

Altaadania

coches

cochesTV

PRUEBA: FORD MUSTANG DARK HORSE 5.0 V8 AUT.
A fondo el último muscle car



AÑO XXII



AVANCE

TESLA MODEL Y JUNIPER

ASÍ LUCE EL MÁS DESEADO

Mejor aerodinámica y autonomía

Llega este año



COMPARATIVA ECO



5,5 V/100 km



5,7 V/100 km

PEUGEOT 3008 HYBRID 136 E-DCS6 vs. TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X4 SUV versátiles y eficientes para todo

COMPARATIVA ECO



150 CV

Autonomía: 409 km



218 CV

Autonomía: 388 km



118 CV

Autonomía: 332 km

RENAULT 5 E-TECH 110 KW 52 KWH vs. MINI COOPER SE FAVOURED vs. FIAT 500e CABRIO 87 KW El utilitario del rombo revoluciona la movilidad eléctrica



54 km EV



112 km EV

COMPARATIVA ECO

Híbridos enchufables

HYUNDAI SANTA FE 1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4X4 vs.
ŠKODA KODIAQ IV 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

EL SUV CHECO
APRIETA DE LO LINDO

CON LA GUÍA DE PRECIOS
MÁS COMPLETA



Nº 266 • 4,50€



8 413042 090786





Soluciones inteligentes
de carga para
vehículos eléctricos





34. PRUEBA ECO AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

Probamos a fondo la actualización de un súper GT eléctrico que sube la apuesta como nunca: potencia combinada de 925 CV, tracción total y un 0-100 km/h de ¡¡2,5 segundos!! Abróchense los cinturones...



40. CONTACTO LEAPMOTOR C10

Excelentes sensaciones al volante del nuevo SUV chino medio grande (4,74 metros, 5 plazas...) que llega vía Stellantis. De momento es 100% eléctrico y de tracción trasera, pero como explicamos en estas páginas acaba de anunciar una todavía más seductora alternativa híbrida enchufable que promete unos 100 km eléctricos a precio de combate. Y no es lo único: este mismo año Leapmotor añade otro SUV más compacto, el B10.

60. PRUEBA ECO MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

La firma inglesa de BMW Group sitúa entre los hatchback de 3 puertas y Countryman este flamante crossover eléctrico nativo, equiparable a éxitos de última hora como los Kia EV3 y Volvo EX30. Aquí lo probamos en versión de 218 CV, con una autonomía oficial de 405 km. Duro, sí, pero ágil y efectivo.



84. COMPARATIVA ECO FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 ECOBOOST AUTO 4X4 VS. JEEP WRANGLER 4xe PHEV RUBICON

La leve actualización año modelo que Jeep ha practicado al Wrangler nos sirve en bandeja una nueva comparativa con su alter ego del óvalo azul, un Ford Bronco con credenciales para no pasar por alto.



editorial



Lo he escrito en multitud de ocasiones, pero a la vista del balance 2024 no queda otra que volver a ello: en España las ventas de coches eléctricos se resisten. Y hay razones: de una u otra forma, su PVP sigue siendo alto, mucho en ocasiones, las ayudas oficiales tardan en llegar y, grosso modo, computan como ingresos, muchísimos usuarios aparcen en la calle sin punto cercano para recargar, y la recarga pública, más la rápida, es costosa... En fin, un desplegable de dificultades que no los hace atractivos para todo aquel no convencido y, esencialmente, urbanita. El pasado ejercicio el comercio de estos vehículos creció un poco: la cuota acarició el 8%. Pero es evidente que el camino por recorrer, la historia por escribir, es larga, larga de verdad. Puede que la autonomía lleve tiempo sin ser el mayor handicap, pues o bien hablamos de coches ciudadanos que cumplen pese al habitual escaso rango que brindan, o bien de grandes y onerosas propuestas con baterías que dan bastante de sí, hasta para viajar. Pero, y vuelvo a los claroscuros, una larga tirada exige planificación, y la parada para cargar, tiempo, por mucho que no llenar a tope; como poco, de hora a hora y media adicional en un trayecto tipo Madrid-Barcelona. Es mucho, y no se para donde se quiere, sino donde hay poste de recarga ¡y que funcione y todo vaya según lo previsto! En fin, veremos en qué queda todo en un año en el que las marcas tendrán que ajustar muchísimo las ventas de modelos térmicos si no quieren pagar elevadas multas por emisiones a Europa algo que podría derivar en fabricar menos y vender más caro.

Eduardo Cano

BÚSCANOS EN:



ADEMÁS...

- 8. Prueba ECO: Audi A5 Avant TDI quattro MHEV plus
- 16. Comparativa ECO: Hyundai Santa Fe Calligraphy 1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4x4 vs. Škoda Kodiaq iV Design 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 vel.
- 24. Concept Car: Citroën C5 Aircross Concept
- 28. Dossier: Audi Q5 y sus rivales
- 42. Comparativa ECO: Fiat 500e Cabrio 87 kW vs. MINI Cooper SE Favoured vs. Renault 5 E-TECH 110 kW 52 kWh iconic cinq
- 52. Comparativa ECO: Peugeot 3008 Hybrid 136 e-DCS6 vs. Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x4 Advance
- 68. Prueba ECO: Lexus RZ 300h
- 74. Contacto: Subaru Forester
- 76. Avance: Tesla Model Y Juniper
- 78. Prueba ECO: XPeng G6 RWD Standard Range
- 106. Prueba: Ford Mustang Dark Horse 5.0 V8 Aut.
- 112. Fuera de serie
- 114. Mercado
- 115. Guía de precios

92. COMPARATIVA VOLKSWAGEN GOLF TSI 150 CV VS. GOLF TDI 150 CV DSG

Durante mucho fue el dilema de multitud de usuarios, e incluso ahora que el diésel cotiza a la baja interesa saber qué Golf merece la pena y cuándo en la frontera de los 150 CV.



98. COMPARATIVA ECO MERCEDES-BENZ G 580 EQ EDITION ONE VS. AMG G 63

El aterrizaje del primer G totalmente eléctrico nos han venido al pelo para encararlo con su radical alternativa AMG G 63. Fíjese, con 587 CV frente a 585, en el recién llegado con la virguería que,

sobre todo en maniobras 4x4 extremas, supone contar con un motor por rueda y capacidad para rotar sobre sí mismo. No se pierda este singular cara a cara para sacar conclusiones.

Altagama
MOTOR

Editor Motor: Martín Gabilondo • Dirección: Eduardo Cano (ecano@grupov.es) • Redacción: Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín • Portada y Maquetación: Jorge Molina • Fotografía: Paloma Soria • Directores de Publicidad: Ana Cid (acid@grupov.es) y Carlos Martín (cmartin@grupov.es) • Fotomecánica: Carlos Esteso y Roberto Del Barco • Colaboradores: Andrés Izurieta, Karam el Shenawy, Adrián Lois, Álvaro Ruiz y José Armando Gómez

GRUPOV

Editor: Martín Gabilondo Viqueira • Director Comercial: Sergio Herráez • Director de producción y distribución: Martín Gabilondo Sánchez • Directora financiera: María Pérez Acín • Director de Arte: Javier Corral • Redacción, publicidad y suscripciones: C/ Valportillo Primera, n.º 11 - Tel. 91 662 21 37 - Fax 91 662 26 54 28108 Alcobendas (Madrid) suscripciones@grupov.es - www.grupov.es E-mail: altagama@grupov.es • Publicidad Alemania: MSI - Media Service International GmbH - khg@media-service-international.de • Imprime: Rotocobri • Distribuye: SGEL • Depósito Legal: M-49389-2002 • ISSN: 2254-9897 Controlado por

Precio: 4,50 euros (IVA incluido)
Precio en Canarias: 4,65 euros (sobretasa aérea)

NOTA: Las opiniones, notas y comentarios serán responsabilidad de los firmantes. No se mantendrá correspondencia con los lectores. © Editorial Grupo V. Prohibida la reproducción total o parcial de artículos, fotografías o dibujos, salvo autorización expresa por escrito de Grupo V.

Saber comunicar

es una parte muy importante de tu empresa

Y también de la nuestra

¿Sabes
qué es el
branded
content?

¿Cómo es
el mundo
cookieless?

¿Qué es
el full
funnel?

¿Qué es
performance
marketing?

Las respuestas a tus preguntas sobre comunicación
publicitaria en

www.comunicataalks.com

am

Asociación de
Agencias de Medios

Para que la comunicación funcione



DS 3 HYBRID e-DCS6 y DS 4HYBRID e-DCS6

Como anillo al dedo

DS aterriza la tecnología Hybrid e-DCS6 en sus B-SUV 3 y compacto 4 (a partir de 36.176,54 € o por una cuota mensual de 212), mecánica que el grupo Stellantis viene extendiendo a diversas marcas y modelos. Un efectivo sistema autorrecargable que toma el relevo del motor 1.2 Turbo.

Frente a aquel aporta mayores prestaciones, confort y eficiencia, con mejores costes de funcionamiento. El sistema, sin cable a enchufar porque la batería está automatizada, cargando y descargando según la conducción, consigue un eléctrico y silencioso arranque, e incluso mover el coche a baja velocidad y durante breves espacios de tiempo, como circulando suavemente por un garaje. Dicho de otro modo, en trayectos urbanos es posi-

ble ir sin emisiones durante más del 50% del tiempo con un beneficio de hasta el 40% en térmicos de consumo. Luego, en carretera, el motor eléctrico ayuda al térmico facilitando par adicional a bajas revoluciones, o bien ante aceleraciones severas, abreviando maniobras como adelantamientos e incorporaciones a vía. También compensa la salida de parado.

En detalle

Mecánicamente hablamos de un propulsor de gasolina 1.2 turbo, de geometría variable, con tres cilindros, ciclo Miller y distribución por cadena. Libera 136 CV/230 Nm y acopla cambio automático de doble embrague y seis velocidades e-DCS6, con levas de volante, que, precisamente, adosa el motor eléctrico, este de 21 kW. Se vale de una batería de ión litio NMC de 0,9 kWh, con garantía

de 8 años/160.000 km: recarga en deceleración y frenada.

Justo el propulsor eléctrico (28 CV), con par límite de 55 Nm, actúa como generador para recuperar energía cinética y alimentar la batería, esta alojada bajo el piso, a la altura del conductor.

El cuadro digital, por ejemplo del DS 4 Hybrid e-DCS6, muestra el indicador de velocidad en azul cuando se conduce eléctricamente y cambia a blanco si avanza con gasolina, además del flujo de energía y el nivel de carga de la batería y su funcionamiento, a





El motor eléctrico arranca el vehículo y contribuye a acelerarlo en los primeros metros

través de un medidor de potencia. El porcentaje de distancia recorrida eléctricamente queda asimismo reflejado en el ordenador de a bordo y al final del viaje.

En ciclo combinado la ganancia es de casi el 20% (1,2 l/100 km menos y ahorro de 27 g/km o

19%, hasta quedar en 112, mientras que en ciudad economiza hasta el 38%). Es decir, es una tecnología con beneficios muy próximos a los de un híbrido convencional, si bien al trabajar en red de 48 V es más económico de producir y, simultáneamente, facilita el mantenimiento (solo la tensión es inferior). □



ASÍ ES EL DS 3 HYBRID e-DCS6



Las virtudes del DS 4 Hybrid son extrapolables al nuevo DS 3 Hybrid (204 km/h, 8,4 segundos de 0-100 km/h y 5 l/100 km, desde 31.852,54 € o por 196 €/mes en terminaciones Pallas, Étoile y Antoine de Saint Exupéry), gratificante por su buen hacer. Y es que su novedosa mecánica ajusta de maravilla a una diversidad de modelos, como es el caso. En el exclusivo B-SUV gala sorprende la inmediatez con la que avanza eléctricamente a baja velocidad, por encima que hibridaciones ligeras semejantes y a la altura, casi, de un híbrido convencional. Claro está, cuenta con cambio automático de doble embrague y seis relaciones e-DCS6.



AUDI A5 AVANT S line TDI
quattro MHEV PLUS

La nueva familia

Cambio de papeles en el catálogo de Audi. El A4, tanto en declinaciones Sedan como Avant, cede el testigo al nuevo A5, aunque la premisa es la misma que en aquellos. En carrocería familiar ofrece un espacio más útil, con puntualizaciones, y encaja muy bien con la nueva motorización diésel ligeramente electrificada para maniobrar como eléctrico.

 Juan Pablo Esteban  Paloma Soria





AUDI A5 AVANT S LINE TDI quattro MHEV PLUS

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.995 cm ³
Potencia máxima	150 kW-204 CV entre 3.800 y 4.200 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm
Velocidad máxima	236 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos
Precio base	64.090 €
Gama desde	53.310 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Noviembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★★

*consultar condiciones en [audi.es](https://www.audi.es)



Recientemente hemos asistido a varios cambios de nombre en la casa Audi, motivados por la aparición y ordenación de los nuevos modelos eléctricos incorporados al portfolio. Aunque el futuro se dirige inexorablemente a esa nueva forma de movilidad, la parte que compete a sus automóviles de combustión también evoluciona, con cambios importantes en la gama. El A4 desaparece de oferta (los números pares se dejarán para propuestas eléctricas, y los impares, a los motores térmicos), y cede su lugar al nuevo A5. Este, antes berlina Sportback e incluso con versiones cupé y cabrio, suplente el puesto de su hermano de marca e incorpora por primera vez el apelativo Avant.

La transformación del A4 Avant en A5 comporta un ligero cambio de tamaño. Las proporciones son parecidas; lógicamente el diseño es nuevo (como es habitual en la firma alemana, sin saltos drásticos de estilo). A lo largo crece hasta 4.829 mm (60 más), consecuen-



El acabado S line contempla llantas de 19" y puede montar de hasta 20 como estas, ya en opción.

cia también de una distancia entre ejes aumentada (68 mm), mientras que altura y anchura suman medidas menos significativas.

Aumento comedido

De ese nuevo corte podríamos esperar un espacio a bordo superior respecto al A4 Avant, todo un referente para el fabricante de los aros, pero es difícil encontrar diferencias apreciables más allá de ese incremento en la batalla. Así que, sentado detrás, la amplitud para las piernas es buena, pero pierde funcionalidad porque el hueco pa-

ra los pies (por altura) es algo justo. Si los pasajeros llevan botas, no entran holgadas y tocan con la parte baja del asiento delantero.

Al mismo tiempo, aunque esto es casi norma en muchas berlinas, la zona trasera piensa más en acoger bien a dos personas que regular a tres. Además de por la propia estructura de los asientos posteriores, con mullido más duro y tamaño reducido en la plaza central, el túnel de transmisión (considerando esta versión quattro) es grueso y molesta la parte de la consola



De serie, faros LED Plus con luz de curva y maniobra. En opción, matriciales y pilotos OLED digitales.



Las variantes diésel se distinguen por la doble cola de escape. El sonido diésel se deja notar al ralentí y acelerando; luego es discreto.

la que se alarga ahí, justo donde se ubican tomas USB-C, salidas de aire y regulación del climatizador para los pasajeros. Al menos en ese sentido van bien servidos.

Como familiar, el maletero, de amplia y baja boca de acceso y accionamiento eléctrico, cumple con las expectativas pero no deslumbra si lo comparamos con la competencia. De hecho, versiones MHEV como esta pierden más capacidad frente a los A5 Avant que no la llevan: pasan de 476 a 448.

Por su parte, la zona reservada a conductor y acompañante se configura según el nuevo patrón que Audi estrenó en el Q6 e-tron. Un ambiente de diseño y control muy

AUDI A5 AVANT TDI quattro MHEV PLUS

▲ LO MEJOR

Dinámica impecable
Movimiento eléctrico para maniobrar

Calidad global

▼ LO PEOR

Mandos táctiles de volante muy sensibles

Maletero frente a la competencia

Hueco para pies trasero



El sustituto del A4 Avant es ligeramente más grande, sobre todo en longitud y batalla



VALORACIÓN	
AUDI A5 AVANT S line TDI quattro MHEV PLUS	
Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★☆☆



diferente al de otros productos de la casa, supeditado al nuevo escenario digital orientado al piloto. Instrumentación (11,9”) y pantalla de infotainment (14,5”) forman un panel solidario curvo con tecnología OLED, de calidad excelente.

Nueva visión

El nuevo cuadro de relojes simplifica algunas indicaciones (como las revoluciones del motor o el mapa, ahora solo muestra ahí símbolos), en favor de otros gráficos, como la zona central que visualiza una representación del tráfico en cada momento. Aparte, el Head-up display (es opcional) ofrece una visión muy nítida y grande de diferentes parámetros de viaje, y ahora desde ahí puede controlar diferentes funciones de coche y multimedia.

Multimedia que por fluidez de funcionamiento y opciones es magnífico, si bien hay algunos accesos directos, situados justo a la izquierda de la gran pantalla táctil, parcialmente tapados por el volante. Siguiendo con esos puntos más cuestionables, integra al completo en pantalla el sistema de climatización (aunque cuenta con zona fija en la parte inferior para mejorar uso); tampoco me convencen los mandos del volante por ser extre-



Los tiradores de puertas van enrrasados en la carrocería.

mandamente sensibles a algunos movimientos (funcionan de forma convencional pulsando o con deslizamientos táctiles).

A todo ello, el A5 Avant se viste con diferentes elementos tecnológicos, no solo de cara a la galería, pues funcionan de maravilla: como el control vocal con lenguaje natural (integra ChatGPT), asistentes a la conducción muy bien calibrados (unos cuantos, en opción) o una iluminación ambiental configurable con bandas luminosas que indican diferentes supuestos de la circulación. Como nota a destacar por novedosa, el acabado textil en diferentes partes de salpicadero y puertas: además de estar acabado con nota, ayuda a equilibrar las diferentes zonas del habitáculo.

En lo dinámico, el A5 es el primer modelo desarrollado sobre la nueva plataforma PPC (Plataforma Premium de Combustión). Un punto de partida que no deja □□□



Adopta el cuadro de relojes estrenado en el Q6 e-tron, entre otros. Simplifica la indicación de las revoluciones y no muestra el mapa, como antes.



Mandos de volante: uso con toque tradicional o con movimientos táctiles demasiado sensibles.



En la consola, y de forma acertada, accesos directos a los asistentes de conducción y aparcamiento.



El diminuto selector del cambio S tronic, de siete marchas, no libera mucho hueco en la consola.



Salvo por la integración del climatizador en pantalla, el infotainment funciona con brillantez.



De manera opcional, hay tercera pantalla de infotainment frente al copiloto. Permanece invisible al conductor, para no distraerle.



Es un coche cómodo, ejecutado con calidad notable, aunque el espacio a bordo no es sobresaliente. El maletero va en esa línea, menor a la competencia.

al margen la electrificación: buena parte de la gama asocia sistema de hibridación ligera (sello ECO). Eso sí, no hay alternativa híbrida enchufable.

El sistema MHEV 48V se adopta en el único motor diésel de la oferta. Este cuatro cilindros de dos litros y 204 CV que encaja muy bien con el espíritu rodador del Avant, sin dejar de lado un rendimiento notable: muy buena aceleración (6,9 s) y velocidad punta (236 km/h). Su elevado par máximo (400 Nm) le permite ganar velocidad con mucha soltura, no sin antes mostrar un sonido a todas luces diésel. Un poco más refinamiento sonoro en le vendría bien,

aunque la verdad es que luego en marcha no se deja notar tanto como al ralentí o al acelerar. Durante el viaje pasa desapercibido.

Eléctrico al maniobrar

Esta hibridación Plus apunta más alto que antes: gracias a su motor eléctrico de 24 CV puede maniobrar a baja velocidad de forma eléctrica, y facilita una puesta en marcha rápida y suave. Según la marca, reduce consumo 0,38 l/100 km frente al mismo motor sin esta tecnología. En nuestras pruebas el gasto medio, principalmente por carretera y autovía y tocando algo de ciudad, no ha desvelado cifras sobresalientes, más bien de no-

table: 7,2, aunque a ritmo de viaje es fácil bajar ese dato.

Siempre asocia cambio automático de doble embrague, muy efectivo, con tracción delantera o total. De acuerdo, un sistema quattro que comporta unas decimillas más de gasto, pero el aporte dinámico es claro. En este sentido, el A5 Avant es brillante (impecable respuesta de volante y pedales), acompañado de una suspensión rebajada 20 mm en este acabado S line, que no merma el confort a bordo. Yo me lo pediría así y, si el bolsillo lo permite, porque su tarifa no es baja, con suspensión adaptativa (una pena que solo vaya en Paquete). □

El único diésel de la gama ofrece un elevado rendimiento y consumo equilibrado

EL PROBADOR OPINA

Aunque no deslumbra ni en habitabilidad ni siquiera en consumo, que es bueno, el A5 Avant toma el relevo del A4 con total solvencia. Lo que más me gusta tiene que ver con la dinámica, de nuevo magnífica.



FICHA TÉCNICA

AUDI A5 AVANT S LINE TDI quattro S tronic 150 kW MHEV PLUS

PRECIO: 64.090 €
LANZAMIENTO:
Noviembre 2024



1.460 mm



1.860 mm

MOTOR

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.968 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	150 kW-204 CV entre 3.800 y 4.200 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 3.250 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total quattro
Caja de cambios	Automática de doble embrague S tronic de 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 338 mm (del.) y de 330 mm (tras.)
Neumáticos	245 / 40 R19
Llantas	8 x 19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	236 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,2-5,7 l/100 km
Emissiones (CO ₂)	136-149 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.829 / 1.860 / 1.460 mm
Distancia entre ejes	2.892 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.975 kg
Depósito de combustible	60 litros
Capacidad de maletero	448-1.396 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.

Parque de Negocios Mas Blau II - C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web:	www.audi.es
Telf. atención al cliente:	902 151 161
Garantía	3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de cruce adaptativo; reconocimiento de señales; asistente mantenimiento de carril; detección de fatiga y falta de atención; asistente de esqui y giro; tren de rodaje deportivo; faros LED Plus; pilotos LED Pro; asistente luz de carretera; asistente de aparcamiento plus con indicación de distancia y cámara trasera; paquete exterior S line; portón eléctrico; iluminación Ambiente plus; climatizador trizona; asientos deportivos y calefactables; interior tela Kaskade; Audi virtual cockpit plus; MMI Navegación plus; Audi Application Store y Smartphone Interface Plus; Audi phone box light con cargador inalámbrico Qi; Audi Connect Navigation & Infotainment y 10 altavoces+subwoofer.

OPCIONES Pintura metalizada (1.205-1.810 €); Paquete Premium: incluye asistente conducción adaptativa plus, Matrix LED y pilotos OLED, suspensión adaptativa, aviso cambio de carril y tráfico trasero (6.700 €); asientos eléctricos (990 €); MMI experience Pro: incluye Head-up display y Bang&Olufsen (2.950 €) y techo panorámico fotosensible (2.715 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Muchos extras solo vienen asociados a paquetes. Con el Premium, el más completo, añades de todo. Otro detalle tecnológico: el techo con regulación de transparencia.

LOS RIVALES

BMW 320d xDrive TOURING M SPORT

61.020 €

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.995 cm³
Potencia máxima	190 CV a 4.000 rpm
Par máximo	400 Nm entre 1.750 y 2.500 rpm
Velocidad máxima	225 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,5 segundos
Consumo recorrido mixto	5,4 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.713 / 1.827 / 1.445 mm
Capacidad de maletero	500-1.510 litros

Nos gusta Maletero más capaz, dinámica y motor
No nos gusta No maniobra en eléctrico



MERCEDES-BENZ C 220 d 4MATIC ESTATE

AVANTGARDE ADVANCED PLUS 61.355 €

Tipo de motor	Diésel MHEV, 4 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.993 cm³
Potencia máxima	197 CV a 4.200 rpm
Par máximo	440 Nm entre 1.800 y 2.800 rpm
Velocidad máxima	237 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,7 segundos
Consumo recorrido mixto	4,8 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.751 / 1.820 / 1.455 mm
Capacidad de maletero	490-1.510 litros

Nos gusta Consumo y confort de marcha
No nos gusta No maniobra en eléctrico



HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY 1.6 T-GDI
PHEV 253 CV 4X4 **vs.** ŠKODA KODIAQ IV
DESIGN 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

MonoSUVlúmenes

A falta de monovolúmenes clásicos (alguno queda), las necesidades de espacio de las familias numerosas vienen estando cubiertas por los todocamino de mayor tamaño, con cinco o siete plazas y maleteros capaces para llevar auestas casi todo lo necesario. Es el caso de nuestros protagonistas, uno y otro de nueva generación con motorizaciones híbridas enchufables, muy de moda en coches así.

✍ José Armando Gómez 📷 Paloma Soria



HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY 1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4X4

Motor térmico	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.598 cm³
Potencia máxima	118 kW-160 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
Motor eléctrico	Síncrono de imanes permanentes
Potencia máxima	72 kW-98 CV
Batería	ión-litio 13,8 kWh
Autonomía EV	54 km
Potencia máx. combinada	186 kW-253 CV
Par máximo combinado	n.d.
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,3 segundos
Consumo	1,2 l/100 km
Precio base	67.570 €
Gama desde	54.320 €
Cuota mensual*	907 €/mes
Lanzamiento	Diciembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

Más información en hyundai.es

ŠKODA KODIAQ IV DESIGN 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

Motor térmico	Gasolina, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.498 cm³
Potencia máxima	10 kW-150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm
Motor eléctrico	n.d.
Potencia máxima	85 kW-116 CV
Batería	ión-litio 25,7 kWh
Autonomía EV	112 km
Potencia máx. combinada	150 kW-204 CV
Par máximo combinado	350 Nm
Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,4 segundos
Consumo	0,5 l/100 km
Precio base	54.460 €
Gama desde	44.270 €
Cuota mensual*	n.d.
Lanzamiento	Octubre de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

Más información en skoda.es



Si tiene tres hijos (o más) o necesita un maletero de gran tamaño, actualmente son pocas las alternativas en la categoría monovolumen clásica que puede encontrar: hasta el Renault Espace, pionero del segmento en Europa, ha permutado a todocamino. Por su parte, Hyundai Santa Fe y Škoda Kodiaq ofrecen, en sus respectivas marcas, lo que una familia numerosa viene necesitando: al menos cinco plazas y amplio maletero, o bien tercera fila de asientos, sobre todo, para uso ocasional en el caso de las dos últimas plazas. Ambos son nuevos. El Hyundai ha roto radicalmente con su anterior edición mientras el Škoda puede aparecer estéticamente menos novedoso, pero estrena el híbrido enchufable aquí comparado dotado de una potente batería que otorga hasta 112 km de marcha eléctrica. Sin embargo, la configuración de siete plazas no está disponible para el checo con esta mecánica, como la tracción total, reservadas a motorizaciones diésel y de gasolina (hasta con hibridación ligera) adecuados para quien no saque partido a la etiqueta CERO en ciudad y, sobre todo,



Estas llantas de 20" vienen de serie en este acabado tope de gama. A su vez, combinan neumáticos de 255 mm de anchura.

Este último Santa Fe es uno de los modelos más ambiciosos en la historia de Hyundai: casi todo en él es nuevo y moderno



Con una capacidad de 13,8 kWh y una potencia de carga de 3,6 kW en corriente alterna, el Santa Fe exige unas 3,5 horas para completar la operación.

a una impulsión libre de emisiones que exige punto de carga. Por su parte, el Hyundai, de gama reducida a dos declinaciones (esta enchufable y otra híbrida convencional, de 213 CV) sí incluye tres filas de asientos, esas siete plazas y tracción total en toda la gama.

Hyundai va con todo

Empecemos por el coreano. No es casualidad que fuese en Estados Unidos donde Hyundai enseñase por primera vez este nuevo Santa Fe hace unos meses: se nota que es un producto muy pensado para aquellos estándares. Su geométrica silueta le hace parecer más grande de lo que es. No, no es que sea pequeño con una longitud de 4,83 metros y 1,90 de anchura, pero ese corte tan recto de frontal y trasera le presentan más grande aún, muy monolítico. Innova elementos como los faros LED, con diodos en forma de 'H', inicial del fabricante y de su logo, que desaparece del volante como en los eléctricos de la cada IONIQ 5 y 6 (en su lugar hay cuatro puntos que representan la misma letra en código Morse).

La primera impresión es la de un espacio amplio y bien distribuido. El



El pilar C (a continuación de las puertas traseras) presenta esta tapa que el fabricante llama 'Tirador Adventure': ayuda a acceder al portaequipajes del techo, en caso de llevarlo montado.



La letra 'H' que dibujan los faros LED delante y detrás es la primera de la palabra Hyundai.





El cuadro digital varía grafismos y parámetros según el modo de conducción escogido.



Buena ergonomía para los controles de volante.



Mandos físicos: fácil acceso a climatización y modos de marcha.



Doble bandeja de carga inductiva para móviles con tecnología Qi.



Pantalla táctil, bloque conjunto con el cuadro: muy a mano, buena respuesta y fácil navegación.

HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY 1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4X4

▲ LO MEJOR

Equipamiento
Espacio interior
Confort

▼ LO PEOR

Autonomía eléctrica
Potencia de recarga de la batería
Consumo alto

mueble del salpicadero extiende la rectitud exterior y transmite amplitud, incluso pese a contar con una voluminosa consola de dos alturas, la primera al alcance de la mano, con acceso a mandos mecánicos de climatización y otras funciones, así como a una bandeja doble con carga inalámbrica para móviles Qi; por debajo, un considerable hueco portaobjetos abierto. En conjunto, los materiales que lo visten son buenos y de tacto

agradable, aunque hay plásticos mejorables. La tapicería de cuero, sobre asientos climatizados con masaje, culmina una sensación de calidad y confort muy elevada. El nivel Calligraphy analizado es tope de gama e incorpora todo lo que Hyundai propone para este modelo, dejando únicamente el color exterior a elección del cliente. Así que por tecnología y confort no echaremos prácticamente nada en falta. El espacio en las plazas traseras también es generoso, incluso en la tercera fila, donde solo una escueta altura al piso será pega para pasajeros de buena talla. Por cierto, el Santa Fe cuenta con cuatro anclajes Isofix para montar otras tantas sillas infantiles.

Más calidad y maletero

El Kodiahq, como decía, rompe menos en lo estético. Comparte frontal con los recientes Octavia y Superb. Aunque es cinco centímetros más corto que el Hyundai, solo hay dos centímetros de diferencia en la batalla o distancia entre ejes (2,79 m)

VALORACIÓN

HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY 1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4X4

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Cuadro digital, también con varias visualizaciones. En opción equipa Head-up display.



Volante multifunción con dos ruedas para moverse entre menús.



Selector del cambio en la caña de dirección, a mano pero aparatoso.



Smart Dials: conmutables para clima y otros como los modos de marcha.



Multimedia de hasta 13" en el paquete opcional Tecnología Plus. Resolución y respuesta, buenas.

metros el checo, 2,81 el coreano), lo que le deja casi a la par en cuanto a espacio para ocupantes. De hecho, en configuración de cinco plazas aventaja a su oponente en capacidad de maletero, con nada menos que 120 litros adicionales.

Justo la cabina está ensamblada con, a nuestro juicio, un tratamiento de superficies al alcance del tacto y la vista aún más escrupuloso. Sin ir más lejos, extiende la tapicería de cuero respunteada a salpicadero y paneles de puerta. También la pantalla multimedia puede ser mayor si echamos mano del catálogo de opcionales, en concreto la que puede ver en imagen y que es de 13".

Smart Dials

En el tablero también aparecen nuevos mandos circulares conmutables. Škoda los llama Smart Dials, tienen una pantallita que visualiza lo elegido y ajustan la climatización doble y otras funciones, como los modos de

ŠKODA KODIAQ IV DESIGN 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

▲ LO MEJOR

Autonomía eléctrica
y recarga CC hasta 50 kW
Confort global
Capacidad de maletero

▼ LO PEOR

PHEV no disponible con 7 plazas
Equipamiento de serie
Botones del volante

VALORACIÓN

ŠKODA KODIAQ IV DESIGN 1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

Imagen	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Acabados	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Puesto de conducción	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Habitabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Maletero	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Motor	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Recuperación	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Prestaciones	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Dirección	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Caja de cambios	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Frenos	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Estabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Consumo	✖ ✖ ✖ ✖ ✖





Faros full LED de serie. Echando mano a los paquetes opcionales pueden progresar a matriciales.



marcha. Aunque menos equipado de serie (de ahí la diferencia de precio), puede llegar a dotarse sin problema como el Hyundai acudiendo a los paquetes de extras disponibles, talonario en mano, claro está.

Al volante, la mayor potencia (253 CV) y la tracción total del Hyundai no son suficientes para superar las prestaciones del checo, superior en todos los registros. En esto el coreano acusa un peso más elevado que también repercute tan-

to en su autonomía eléctrica como en el consumo de combustible. Entrega bien la potencia y ofrece gran suavidad de marcha, apoyado en un chasis que se las apaña para manejar inercias asegurando confort sin buscar límites.

Le saca partido

Por su parte, el Kodiaq saca buen partido al conocido propulsor de gasolina 1.5 TSI del Grupo Volkswagen, al que suma un segundo motor, este eléctrico, que lleva la potencia total a 204 CV. Todo recurrente en el consorcio germano, pero ahora alimentado por una buena (por capaz en un plug-



Estas llantas de 20" carenadas son un extra para este acabado: tienen un coste de 1.005 €.

in) batería de 19,7 kWh útiles que eleva la autonomía sin emisiones a nada menos que 112 km en homologación, hablando del SUV que nos ocupa.

Esta avanzada arquitectura técnica, que además permite recargar en corriente continua a mucha potencia (50 kW), hace de él uno de los todocaminos híbridos enchufables con mayor autonomía eléctrica del mercado. Como guinda, tampoco falla en la parte dinámica, con excelente aplomo sobre el asfalto y buena gestión de su tamaño y peso a cargo de un afinado chasis.

Precisamente, cualquiera de ellos da su mejor versión en esas largas tiradas de autovía para las que han sido concebidos. La tracción total concede al Santa Fe un plus para saltar a pistas o superar caminos embarrados o nevados, y aunque exhibe una abultada diferencia de precio sobre su aquí rival, no es menos cierto que va 'alicatado hasta el techo', y que igualando la dotación del Škoda la cosa empata. □



No solo por capacidad, también por potencia de carga, en esto el modelo checo claramente superior.

El Kodiaq estrena su primera versión híbrida enchufable con una autonomía eléctrica de hasta 112 km y gran capacidad de recarga (50 kW)

EL PROBADOR OPINA

Por prestaciones, autonomía y maletero, el Škoda es superior. Pero el Hyundai también cuenta con bazas a tener en cuenta, como la originalidad de su diseño, un equipamiento amplísimo, las siete plazas y la tracción total disponibles para toda la gama. Si quiere contar con estos parámetros en el Kodiaq, no podrá ser híbrido enchufable.



HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY



El aprovechamiento interior del Santa Fe es brillante, con siete plazas reales y cuatro anclajes Isofix. Maletero enorme con cinco plazas puestas.

EL PROBADOR RECOMIENDA

Este acabado tope de gama incluye todo. Es más, solo deja a elegir la pintura exterior, como este verde militar perlado Ocado Green que no pasa desapercibido a un precio de 1.000 €.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Airbag para conductor y acompañante, airbag de rodilla de conductor, airbags laterales en la parte delantera, airbag de cabeza delanteros y traseros; asistente de cambio de carril; alerta de tráfico trasero cruzado; alerta de peatones mediante sonido; asistente de frenada de emergencia con función de giro y cruce; control de crucero adaptativo; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; faros full LED; tapicería de cuero Nappa negro; volante multifunción tapizado en cuero; asientos

delanteros calefactables, ventilados y con función masaje; climatizador bizona; cuadro de instrumentos digital de 12,3"; paragolpes y parrilla Calligraphy; Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; doble cargador de móvil inalámbrico Qi; pantalla táctil de infoentretenimiento de 12,3"; equipo de sonido Premium BOSE y llantas de aleación de 20". **OPCIONES** Pintura metalizada (desde 800 €); pintura perlada (desde 1.000 €) y pintura mate (1.500 €).

ŠKODA KODIAQ DESIGN



El Kodiaq tampoco escatima centímetros al pasaje y tiene cavidad de maletero con cinco plazas colocadas.

EL PROBADOR RECOMIENDA

Agrupar en paquetes la mayoría de opcionales. El de los LED matriciales y el que amplía ADAS son alternativas de interés, muy a tener en cuenta en el proceso de compra.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Airbag frontal y lateral conductor y pasajero, de cabeza delanteros y trasero y laterales delanteros; asistente cambio carril involuntario y distancia seguridad Front Assist; sensores parking del./tras.; faros full LED; climatizador trizona; tapicería piel Suite; cuadro Virtual Cockpit 10"; pantalla táctil infoentretenimiento 10"; Smartlink inalámbrico CarPlay y Android Auto; audio con ocho altavoces; llantas 19".

OPCIONES Pintura metalizada (desde 640 €); llantas de aleación de 20" (1.005 €); pack Luz y Visibilidad Plus: incluye faros LED+haz curva, cámara multifunción, parrilla ilumina-

nada, pilotos tras. LED, luces animadas y diseño Matrix Beam (765 €); pack Tecnología Plus: incluye Head-Up display, cámara multifunción; navegación Baseline e infotainment 13" (1.075 €); pack Assisted Drive: incluye seguridad ampliada PreCrash, regulación automática distancia; cámara multifunción, mantenimiento carril, Emergency Assist y asistente atascos (755 €); pack Confort Plus Clima: incluye asientos del. eléctricos climatizados y masaje, piso maletero escalonado, pack sonido y rueda repuesto emergencia (2.276 €).





ŠKODA KODIAQ IV DESIGN
1.5 TSI PHEV 204 CV DSG 6 VEL.

HYUNDAI SANTA FE CALLIGRAPHY
1.6 T-GDI PHEV 253 CV 4X4

FICHAS TÉCNICAS

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo, compresor e intercooler
Distribución	Dos árboles de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	110 kW-150 CV entre 5.500 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 4.000 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	n.d.
Ubicación	Delantero transversal
Potencia máxima	85 kW-116 CV
Par máximo	330 Nm
Batería	25,7 kWh (19,7 útiles)

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máxima comb.	150 kW-204 CV
Par máximo comb.	350 Nm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática de doble embrague con 6 marchas, accionamiento automático o manual secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción ESC
Frenos	Discos ventilados (del.) y discos (tras.)
Neumáticos	235/50 R19 (del.) y 235/50 R19 (tras.)
Llantas	19"

PRESTACIONES

Velocidad máxima	210 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,4 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	112 km
Recorrido mixto	0,5 l/100 km
Potencia de carga máx.	11 kW en CA / 50 kW en CC
Tiempo de carga	26 min a 50 kW (2,5 h a 11 kW)
Emisiones (CO ₂)	11 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.758 / 1.864 / 1.656 mm
Distancia entre ejes	2.791 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.913 kg
Capacidad de maletero	745 litros (con 5 plazas)



Mejor batería y carga para el Škoda y más equipamiento en el Hyundai



MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.598 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo, compresor e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	118 kW-160 CV a 5.500 rpm
Par máximo	265 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	n.d.
Ubicación	Delantero transversal
Potencia	72 kW-98 CV
Par máximo	304 Nm
Batería	13,8 kWh

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido gasolina-eléctrico enchufable
Potencia máx. combinada	186 kW-253 CV
Par máximo combinado	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Total
Caja de cambios	Automática de 6 marchas, accionamiento automático o manual secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción ESC
Frenos	Discos ventilados 325 mm (del.) y discos ventilados 325 mm (tras.)
Neumáticos	255/45 R20 (del.) y 255/45 R20 (tras.)
Llantas	20"

PRESTACIONES

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9,3 segundos

CONSUMOS

Autonomía EV	54 km
Recorrido mixto	1,7 l/100 km
Potencia de carga máx.	3,6 kW CA
Tiempo de carga	3,5 h a 3,7 kW en CA
Emisiones (CO ₂)	38 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.830 / 1.900 / 1.770 mm
Distancia entre ejes	2.815 mm
Nº plazas	7
Peso en vacío	2.165 kg
Capacidad de maletero	621 litros (con 5 plazas)

CITROËN C5 AIRCROSS CONCEPT

Rehacer el camino

A la vista de las imágenes, no tendrá que estrujar mucho la imaginación para imaginar cómo será el próximo C5 Aircross, que llega este año manteniendo enfoque familiar. Sí le anticipamos que gracias a la nueva plataforma STLA Medium alcanza un estándar de electrificación absoluto.

 Karam El Shenawy





Si en el siglo XX Citroën era considerada una firma dedicada a las berlinas, en este XXI sus modelos fetiche han sido los SUV. Sin embargo, en los últimos estas siluetas han compartido protagonismo con modelos más tradicionales, como el utilitario C3 y el semi crossover compacto C4. Parece que todo ello vira este año, pues la marca francesa comienza la comercialización del nuevo C3 Aircross, más todocamino que nunca, y pone en juego la segunda entrega C5 Aircross, su hermano grande cuyos primeros trazos se vislumbran en este concept.

De hecho, este anticipo oculta muy poco la vista del que será modelo definitivo. De los datos que sabemos del coche de producción hay uno clave: va a ser el primer Citroën en usar la nueva plataforma multienergía del Grupo

Stellantis STLA Medium. Una base que, como en otros del conglomerado al estilo de los Opel Grandland y Peugeot 3008/5008, le permitirá ofrecer una amplia variedad de motores con un denominador común: todos estarán electrificados.

A favor del viento

De momento no hay información precisa sobre mecánicas, pero parece que no hace falta ser Sherlock Holmes para, repasando la oferta de los citados SUV de Opel y Peugeot, concluir que el nuevo todocamino de los chevrones contará, de entrada, con una versión híbrida ligera de 136 CV, con cambio e-DCS6 y capacidad para moverse sin emisiones a baja velocidad durante algo más de un kilómetro. También parece incuestionable un híbrido enchufable de 195 CV con rango eléctrico cercano a 90□□



El patrón lumínico cobra mucha importancia: el diseño de tres puntos es simétrico delante y detrás.



Todas las mecánicas estarán electrificadas y es de prever que llegue con tres versiones totalmente eléctricas

km y nada menos que tres alternativas 100% eléctricas, con 210, 213 y 320 CV, esta de doble motor y tracción. En el mejor escenario, la autonomía superará 700 km. Además, gracias a su arquitectura de 800 voltios algunas podrán recargar en tomas rápidas CC (menos de 20 minutos hasta el 80%).

Según parece, los diseñadores han esculpido un vehículo pensando en depurar aerodinámica todo lo posible. Al respecto, el comunicado oficial asegura que ha sido trazado con la mente puesta en optimizar tanto la eficiencia como el diseño, “logran-

do como resultado una autonomía eléctrica estimada de 30 km adicionales en autopista, en comparación con la silueta del actual C5 Aircross”. Como concept car muestra detalles propios de un automóvil de estudio: sobredimensionadas llantas de aleación, afiladísimos retrovisores y pilotos, pasos de rueda abultados y ensanchados que otorgn un aire más dominante...

Juego de luces

Ahora, es la zaga la que le confiere un aspecto muy prototipo que terminará de perfilarse en el

coche de producción. Presenta un corte vertical que enfatiza el diseño de tres puntos de los pilotos, dos exteriores situados literalmente sobre aletas que sobresalen de la carrocería, como si flotasen. A ese conjunto lo denomina Citroën Light Wings y ayuda, según la marca, a gestionar la compleja aerodinámica.

Sin salir del apartado lumínico, el frontal está presidido por una inédita firma con otros tres puntos que refuerza la anchura del vehículo, cota aún no desvelada, al contrario que la altura, de 1,66 metros, y la longitud,



que sube a 4,65, un crecimiento de 15 cm sobre el vigente C5 Aircross.

De momento, Citroën no ha filtrado imagen alguna del interior, pero confirma que “el generoso habitáculo sugiere mucho espacio a bordo y deja claro que se trata de un coche familiar”. Del mismo modo adelanta que el nuevo C5 Aircross llegará con importantes innovaciones en cuanto al confort de a bordo, así como con una mejora sustancial en materias esenciales: conectividad, ayudas a la conducción (ADAS) y seguridad. □



A la vista, algunos detalles que confirman que aún hablamos de un modelo conceptual. Sobre todo las gigantescas llantas de diseño carenado y los afilados retrovisores. Adopta el último logo de Citroën, de aire retro.



AUDI Q5 Y SUS RIVALES

En primera clase

El SUV medio de los cuatro aros afronta su tercera etapa perpetuando excelencia dinámica, calidad, confort y tecnología. Su oferta mecánica es más eficiente, pues toda ella cuenta con algún tipo de electrificación. Por cierto, mantiene el diésel entre sus alternativas.

G. Zarzuela

En plena primavera llegará la tercera generación Audi Q5, uno de los SUV de segmento D con más caché y mejor posición social que podemos encontrar en su nicho. Debutará casi de la mano de la versión Sportback, de acento cupé, aunque ambos compartirán toda la tecnología. El Sportback protagonizará su segunda generación.

Estamos hablando de un vehículo de 4,72 metros de longitud que asegura un tacto de conducción muy agradable, como buen re-

presentante de la marca alemana. De hecho su gran batalla se enmarca con dos compatriotas parecidos en esto: los BMW X3 y Mercedes-Benz GLC.

Entra por los ojos

El nuevo Q5 entra por los ojos por diseño, elegante, musculoso, dinámico. Ha potenciado el dibujo de la generosa parrilla Singleframe y monta faros con hasta ocho firmas lumínicas digitales. En la zaga destacan sus pilotos con tecnología OLED y una novedo-

sa luz de freno proyectada sobre la luna trasera, para mejorar su visibilidad al resto de conductores y, por tanto, la seguridad.

Dentro rezuma calidad Premium. También hay una notable habitabilidad y un generoso maletero. Al volante, la pantalla panorámica, curvada ligeramente hacia el conductor, presume de gran resolución, la misma que refleja el inédito display multimedia ubicado frente al copiloto. Justo se rodea de una oferta multimedia y de servicios digitales de lo más avanzado del mercado.



Gasolina, diésel y PHEV

AUDI Q5

La tercera generación de este SUV mide 4,72 metros de largura. También disponible en carrocería Sportback, de marcado acento cupé; uno y otro comparten mecánicas y tecnología. Está disponible con un diésel de 204 CV y con sendos gasolina de 204 y 367 CV, el más potente asociado a la versión SQ5. Todos integran sistema de hibridación ligera y van asociados a un cambio automático. La tracción total quattro está disponible para toda la gama y es de serie en SQ5 y TDI. Más adelante añadirá versiones híbridas enchufables con etiqueta CERO, 300 y 370 CV de potencia y más de 100 km de autonomía eléctrica, recargables hasta 50 kW CC. El chasis contempla en opción suspensión neumática para regular firmeza y altura del vehículo. Desde luego la cabina, amplia y con banqueta trasera equipada con regulación longitudinal, presume de gran calidad y buena ergonomía. Ahora instala hasta tres pantalla digitales, una de ellas situada frente al copiloto (infotainment duplicado, pero propio) con función privacidad, para evitar distraer al conductor. Más datos: la capacidad mínima del maletero es de 520 litros (515 el Sportback) y el sistema multimedia Android Automotive OS contempla actualizaciones OTA e Inteligencia Artificial. El Q5 está disponible desde 61.600 € (63.910 el Sportback).





También sportback

rá rivales de talla, en el club Premium con los DS 7, Lexus NX y Volvo XC60, y de acusado acento deportivo el Alfa Romeo Stelvio y el ya residual Jaguar F-Pace. Otro que sobresale por calidad y polivalencia de uso es el Range Rover Velar, e incluso los hay tan equilibrados como los Honda CR-V y Mazda CX-60. Valorando unos y otros, la hibridación es ya una constante, gana terreno la enchufable y cede espacio el diésel, pero menos que en otros segmentos. □

En cuanto al abanico mecánico, va por oleadas. Debuta con un turbodiésel de 204 CV y con una pareja de gasolina que fija 204 y 367 CV. El más potente corresponde con la variante SQ5, de aspiración deportiva. Toda la gama incorpora hibridación ligera y cambio automático. A su vez, la tracción es total quattro de serie en versiones SQ5 y

TDI, y está disponible para el resto. Más adelante llegarán alternativas híbridas enchufables, de hasta 370 CV, con más de 100 km de autonomía eléctrica homologada y recarga CC a 50 kW. Pero pese a ese potencial (y precios desde 61.600 €), su aterrizaje en España distará de ser un camino de rosas. Y es que a los ya citados X3 y GLC suma-



Tres pantallas en el salpicadero



ALFA ROMEO STELVIO

Hasta 520 CV



Mide 4,69 metros de longitud y es de las opciones más dinámicas del segmento. Su gama de motores, pese a todo ya veterana, carece de apoyo electrificado, por lo que siempre luce viñeta C. En diésel contempla 160 y 210 CV, mientras que hay Stelvio de gasolina con 280 y 520 CV, el más potente el de la variante Quadrifoglio. La tracción es total en todos, salvo en el diésel de acceso, que opta por propulsión trasera; el cambio es automático. Actualizado en diversas ocasiones, es un modelo casi legendario, pero todavía en forma. Desde 56.750 €.

BMW X3

Gasolina, diésel y PHEV

Esta nueva generación del X3 crece a 4,76 metros de longitud, ofrece cinco confortables plazas y un maletero grande: 570 litros en el mejor de los casos. Dispone de versión diésel con 197 CV y de sendos gasolina con 208 y 398 CV, el más potente correspondiente al M50 xDrive, que aporta ajustes específicos de chasis. Además, comercializa una eficien-

te variante híbrida enchufable, con 299 CV y 90 km de autonomía eléctrica homologada. Toda la gama acude a la tracción total xDrive y al cambio automático. Asimismo, contempla suspensión adaptativa, faros matriciales y una oferta multimedia y de asistentes a la conducción y seguridad muy avanzada. Está disponible desde 63.100 €.



DS 7

Hasta 360 CV

Su longitud queda en 4,59 metros y presume de sello Premium por derecho propio, si analizamos calidad y tecnología. Es un vehículo muy confortable, sobre todo si monta suspensión DS Active Scan, que predispone la acción de sus amortiguadores adaptativos desde la información anticipada por una cámara frontal. También presume de un sistema de visión nocturna y

de efectivos faros matriciales. En su gama mecánica oferta una versión turbodiésel de 130 CV y tres variantes híbridas enchufables E-TENSE: 225, 300 y 360 CV, el más potente puesto a punto por DS Performance. Los dos primeros recurren a tracción delantera, que es total en el más energético. El cambio siempre es automático. Eso sí, una figura más comedida resta habitabilidad frente a opciones equiparables. Desde 46.900 €, hasta 69.700.





HONDA CR-V

Híbrido y PHEV

La sexta generación de este modelo es tremendamente eficiente, pues solo se comercializa en versiones híbridas. La más modesta es autorrecargable, rinde 184 CV y da a elegir entre tracción delantera o total. La más eficiente es enchufable, firma la misma potencia y homologa una autonomía exclusivamente eléctrica de 82 km; la tracción en este caso es delantera. Mide 4,71 metros de largo y brinda una notable habitabilidad, con banqueta trasera dotada de regulación longitudinal. Es un vehículo más confortable que ágil una vez en marcha, con dotación de seguridad muy completa bajo paraguas Sensing 360. A la venta desde 51.545 €.



JAGUAR F-PACE

Diésel y PHEV

Hace unas semanas Jaguar dio a conocer el Type 00, espectacular concept car que anuncia el giro radical del fabricante. Su nueva gama será exclusivamente eléctrica, con precios superiores a 150.000 €. Está claro que el fabricante británico se reinventa, pero sus mo-

delos no llegarán hasta 2026. Hasta entonces aún es posible acudir a los concesionarios para hacerse con su actual gama de combustión. En ella viene al caso el F-Pace, veterano pero atractivo SUV de 4,75 metros de longitud envuelto en una atmósfera que combina como

pocos lujo y deportividad. Está disponible en declinaciones turbodiésel, con hibridación ligera, de 163, 204 y 300 CV, así como con un híbrido enchufable que eleva rendimiento a 404 CV. El cambio siempre es automático y la tracción, total. Desde 86.315 €.



LEXUS NX

Hasta 309 CV

El NX es un SUV de 4,66 metros de longitud con una puesta en escena en la que calidad, confort de marcha y eficiencia son innegociables. No es un modelo ideal para una conducción deportiva, como

otros similares. A cambio presume de un tacto general exquisito y de una avanzada tecnología que le convierten en uno de los más agradables en su clase. Justo refinamiento y silencio de marcha llegan res-



paldados por sus dos versiones híbridas, una autorrecargable de 243 CV y otra enchufable, que salta a 309 conjuntos con autonomía eléctrica de 76 km. El cambio es automático y la tracción, total, aunque la versión 350h de acceso también contempla tracción delantera. Desde 58.300 €.

MAZDA CX-60

Mide 4,75 metros de largo, dispone de cinco amplias plazas y de un maletero con 570 litros de base. Además, el interior exhibe una calidad tan elevada que poco o nada tiene que envidiar a los Premium rivales. Es un auténtico 'tapado' porque también ofrece un confort de marcha y maneras dinámicas superiores a la media en el segmento.



Dispone de dos versiones diésel, con 200 CV y tracción delantera, y de 254 y tracción total; añade una variante híbrida enchufable AWD con 327 CV y 63 km de autonomía eléctrica; el cambio siempre es automático. La gama está disponible desde 51.398 €.



Diésel y PHEV, hasta 327 CV

Único PHEV con motor diésel



MERCEDES-BENZ GLC

Hasta 680 CV

Como el Audi, dispone de dos tipos de carrocería: SUV y Coupé. Mide 4,72 metros de largo y es de los representantes Premium (calidad, tecnología...) por excelencia. Muy polivalente, resulta agradable en marcha, está bien insonorizado y dispone de un habitáculo amplio y de un maletero enorme: desde 600 litros. También es generosa su oferta mecánica. A este respecto, hay versiones de gasolina con 204, 258 y los 421 CV de la declinación AMG; dos diésel, con 197 y 269 CV; y tres híbridos enchufables con hasta 680 CV. A la venta desde 61.644 €.



RANGE ROVER VELAR

Diésel y PHEV

Por tamaño queda en la parte alta del segmento, desde 4,80 metros de longitud. Brilla a nivel de calidad, está muy bien insonorizado, es amplio y resulta una de las mejores alternativas cuando necesitamos abandonar el asfalto. Para ello monta un eficaz sistema de tracción total y suspensión neumática, que permite elevar la altura respecto al suelo hasta 25,1 cm. También dispone de una avanzada dotación tecnológica y ha mejorado en oferta multimedia. Bajo el capó propone dos versiones diésel híbridas ligeras, de 204 y 256 CV, y un híbrido enchufable que fija 404 de potencia global con una autonomía eléctrica de hasta 64 km. El precio de salida del Velar es de 78.400 €.



VOLVO XC60



Gasolina y PHEV, hasta 455 CV



Si en sus prioridades establece disfrutar de un vehículo confortable, técnicamente bien dotado y presentado con calidad, el XC60 debe figurar en su quiniela. Este modelo es ya un tanto veterano, aunque ha sido actua-

lizando en diversos momentos, y en breve volverá a someterse a un repaso. Mide 4,71 metros y su acogedora cabina suma fantásticas butacas delanteras y buena ergonomía; el maletero da 483 litros. En su oferta co-

mercializa una variante de gasolina MHEV con 250 CV y sendos híbridos enchufables, con 350 y 455 CV, respectivamente. El cambio siempre es automático y la tracción, total. Está a la venta desde 56.500 €.

Generalistas



HYUNDAI SANTA FE

7 plazas, hasta 253 CV

Hay una nutrida representación generalista que, en ocasiones, se acerca mucho al club Premium por tecnología e, incluso, en el precio de sus versiones más sofisticadas. Son modelos que brillan por contundencia, como los Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Mitsubishi Outlander, Nissan X-Trail, Renault Rafale, Škoda Kodiaq, Subaru Forester, Volkswagen Tayron... Este último

templa un híbrido enchufable de 306 CV y 86 km de autonomía eléctrica. Sobre el Škoda Kodiaq lo hay en configuraciones de cinco y siete asientos, contempla alternativas a gasolina, diésel y un inédito PHEV de 204 CV. En lo más alto sitúa la terminación RS, con 265 CV y que llegará en semanas. Hablando del Hyundai Santa Fe, también ofrece aforo de siete plazas y dos variantes híbridas gasolina/eléctricas, con 215 y

Hasta 265 CV



RENAULT RAFALE

300 CV PHEV



SUBARU FORESTER

Híbrido de 153 CV

253 CV, la más potente PHEV. Muy dinámico y también muy eficiente, el Renault Rafale mide 4,71 metros de largo. Propone un híbrido puro de 200 CV y un PHEV que sube a 300, ya con tracción total. Si buscamos un vehículo robusto y de cierta capacidad offroad, el Nissan X-Trail dispone de variantes 4x4, hasta siete plazas y motores de gasolina con 163 CV o un híbrido e-Power con 204 y 213 CV. También el nuevo Subaru Forester es polivalente, con un público fiel, aunque solo se comercializa híbrido con una potencia fijada en 153 CV.



ŠKODA KODIAQ

largo y ofrece configuraciones de cinco o siete plazas; comparte mucha tecnología con el mismísimo Audi Q5. Por ejemplo, disfruta de motores de gasolina, diésel e híbridos enchufables de hasta 272 CV. Su cambio siempre es automático y, según la versión, dispone de tracción delantera o total 4Motion. A la venta de 43.300 a 58.000 €. A su vez, en marzo llega el nuevo Mitsubishi Outlander, SUV de 4,72 metros de largura que ahora protagoniza un salto cualitativo muy apreciable. Solo con-

VOLKSWAGEN TAYRON

Gasolina, diésel y PHEV



AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

La máquina del tiempo

El más rápido, el más potente, el más sobrecogedor... La división e-tron hace historia llevando al extremo a su deportivo gran turismo eléctrico. Nada menos que 925 CV y ¡solo 2,5 segundos! de 0-100 km/h que establecen un nuevo paradigma espacio-temporal en el fabricante alemán.

 Juan Pablo Esteban  Paloma Soria



Después de una larga y fructífera historia, ha tenido que llegar la era eléctrica para dar forma al Audi más rápido y potente de la historia. El elegido, como no podía ser de otra manera, es el e-tron GT, buque insignia de los eléctricos alemanes que llegó en 2021 para sacudir ideas preconcebidas sobre cómo construir un cupé deportivo.

Si entonces supuso todo un reto, hace apenas unos meses el e-tron GT se ponía al día y nos dejaba de regalo la versión RS Performance, primera en la saga con ese apellido. De esta manera, la gama contempla ahora tres versiones: S e-tron GT (679 CV de potencia máxima), RS e-

tron GT (856 CV) y este extraordinario y nuevo RS e-tron GT Performance (925 CV).

Desde el punto de vista racional, su rendimiento es realmente absurdo, y a la vez supone un excitante y deslumbrante ejemplo de hasta dónde puede llegar la deportividad eléctrica. El desafío prestacional comienza con la adopción de un motor delantero que en este Performance cuenta con electrónica de potencia modificada, inversor optimizado para corrientes de descarga superiores y árbol de transmisión reforzado. Así, eleva los 239 CV de las otras variantes a 342. A ello suma un nuevo desarrollo del propulsor eléctrico trasero (rotor más compacto, ligero y potente) que rinde 564 CV.

En conjunto, cuando el e-tron desata todo su poderío, llega a alcanzar un pico sobrecogedor de 925 CV gracias a una la función boost que permite sumar otros 70 kW al sistema. Reserva de energía rápidamente activable desde un botón satélite específico, situado en el volante, no vaya a ser que con lo que ya dan las dos mecánicas podamos quedarnos cortos...

La aceleración que libera entonces es difícil de describir, nada comparable a la que cabe sentir en un automóvil con motor de combustión. Incluso a un R8, el fabuloso superdeportivo ya descatalogado, lo dejaría en evidencia.

Póngase en situación: marcha a ritmo tranquilo y decide iniciar un adelantamiento. □□□



AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

Tipo de motor	Dos motores eléctricos
Potencia máxima	680 kW-925 CV
Par máximo	1.027 Nm
Batería	105 kWh (97 netos)
Autonomía	533-592 km
Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
Aceleración 0 a 100 km/h	2,9 segundos (2,5 modo boost)
Precio base	166.900 €
Precio desde	130.280 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Septiembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



VALORACIÓN

AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

Imagen	*****
Acabados	*****
Puesto de conducción	*****
Habitabilidad	*****
Maletero	*****
Motor	*****
Recuperación	*****
Prestaciones	*****
Dirección	*****
Caja de cambios	*****
Frenos	*****
Estabilidad	*****
Consumo	*****



Suspensión activa neumática, opcional: se eleva para facilitar el acceso. También mitiga inclinación en curvas, aceleración y frenado.



De serie equipa llantas de 20" y frenos de acero con recubrimiento de carburo de tungsteno.

Pisa acelerador y el e-tron sale catapultado, como si el resto de coches alrededor estuviese parado. ¿Y si aprieto ese botón Boost? Ahí se desata, todo se eleva a la máxima potencia durante diez segundos (inicia una cuenta atrás en la instrumentación)



La iluminación matricial con intermitentes dinámicos viene de fábrica. Como extra, hasta luz láser.



Además de un patrón más deportivo, el cuadro puede mostrar el mapa. Su visión, perfecta.



Desde volante, acceso a modos RS preconfigurados. A la izquierda, modo Boost para máxima potencia.



El selector del cambio se limita a este mando. Por encima, varias funciones destacadas por botón.



Multimedia de primer nivel y uso fluido. Alrededor, acabado carbono camuflaje, en opción.

y llega a marear si abusamos de salvajes golpes de gas. A razón de un repús sencillamente abrumador, solo 2,5 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado, el mundo se ve de otra manera. Por cierto, tras un reposo de mínimo diez segundos la función vuelve a estar operativa.

Misil dosificable

Da igual a la velocidad que vaya (limitada a 250 km/h), porque siempre hay una fuerza ingente que, no obstante, es 'fácilmente' dosificable por el buen tacto del pedal. No asusta si no quiere. Lo mismo sucede con el freno. Audi es de las marcas que mejor afina el feeling de frenada en sus eléctricos: la modulación es bastante natural. Además, tras la reciente actualización de toda la familia e-tron GT, la potencia de recuperación en retención (cuando soltamos acelerador)



AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

▲ LO MEJOR
Aceleración fabulosa
Carga rápida
Dinámica ejemplar
▼ LO PEOR
Hueco de piernas en plazas traseras
Precio alto de muchas opciones
Visibilidad posterior justa





La carga rápida en corriente continua es muy potente: 320 kW para pasar del 10 al 80% en 18 min.

es más acusada, pasando de 290 a 400 kW. El coche pierde antes velocidad, pudiendo establecer tres niveles regenerativos (aquí todavía las pastillas ni trabajan) desde las levas del volante, o bien establecer una recuperación manual o automática a gestionar en la pantalla. En todo caso, ayudado por discos de acero con recubrimiento de carburo de tungsteno, la detención es eficaz, más todavía con los frenos cerámicos (opcionales) incluidos en esta unidad.

A todo ello, la gestión térmica ha sido adaptada a las nuevas demandas prestacionales, y la batería adquiere nueva química, con 105 kWh de capacidad (97 a recargar). No le viene nada mal una pila grande, pues el gasto medio se sitúa entre 22 y 25 kWh/100 km, cifras altas que, si valoramos sus prestaciones, tampoco son descabelladas. Aseguraría más de 400 km antes de repostar, algo que □□□





Puesto de conducción bien resuelto, con materiales de calidad. Detrás, hueco de piernas justo y acceso más difícil. El maletero es suficiente.

con la potencia de carga incrementada a 320 kW CC en todos los e-tron GT supondría una parada de 18 minutos (10-80%). En alterna, de serie, repone a 11 kW (11 horas al 100%); es opcional a 22.

Eficiencia al margen, describe una dinámica de Scalextric: estabilidad imperturbable, paso por curva fabuloso, sobre raíles... Con tanta potencia, la conducción se vuelve un poco on-off. Gana en recta, cuando cabe dar rienda suelta a su extraordinaria energía, que en medio del viraje, aunque ahí va muy sujeto; la tracción total quattro obra el milagro (mantiene todo bastante controlado).

La dirección brinda precisión y en seguida te encuentras conduciendo semejante bestia con relativa facilidad. La agresividad de

maneras también viene dada por el uso de los diferentes modos de conducción: efficiency, comfort y dynamic, dos RS configurables y un RS Performance exclusivo. Tracción, vectorización del par, suspensión, aerodinámica, refrigeración, sonido (sí, lo hay artificial, pero bien resuelto para sentir mejor aceleración y deceleración)... Todo se pone en tensión para explicitar el comportamiento más eficaz en circuito o en su tramo de montaña favorito.

Con suspensión activa

El habitáculo está bien insonorizado y el filtrado de la carretera no incomoda el trayecto. Buena parte de ello se debe a la nueva suspensión neumática (doble cámara y dos válvulas), pero sobre todo a la suspen-

sión activa, nuevo hito del modelo. Opcional para toda la gama, actúa de forma selectiva sobre cada rueda para compensar el movimiento del coche en apoyo, aceleración y frenada. El resultado es magnífico, y también contribuye a mejorar el confort porque neutraliza vibraciones y el paso por baches, de forma ejemplar. Además, este sistema activo aporta una función confort de entrada al vehículo: puede elevarlo un máximo de 77 mm muy rápidamente. Cuando lo ves en directo, hasta asusta por la rapidez con la que sube la carrocería.

Un aditamento tecnológico acorde a un automóvil que pone sobre la mesa todo el saber hacer de Audi, y que lleva al extremo prestacional la era eléctrica de la firma alemana. □



El alerón despliega automáticamente según velocidad, o manualmente desde el sistema.

EL PROBADOR OPINA

¿Hacía falta más potencia en el RS e-tron GT? No lo creo, pero disponer bajo el pedal de 925 CV excita a cualquiera. Luego, el coche da la talla con un comportamiento magnífico, deportivo pero de maneras suficientemente dóciles para que la conducción sea no solo efectiva, también agradable.



FICHA TÉCNICA

AUDI RS e-tron GT PERFORMANCE

PRECIO: 166.900 €
LANZAMIENTO:
Septiembre 2024



1.369 mm



1.964 mm

MOTOR ELÉCTRICO

Ubicación	Delantero y trasero
Potencia máxima	Motor delantero: 252 kW-342 CV
	Motor trasero: 415 kW-564 CV
	Combinada: 680 kW-925 CV
Par máximo combinado	1.027 Nm (409 del.; 590 tras.)

BATERÍA

Tipo	iones de litio, 396 celdas
Capacidad nominal	105 kWh (97 netos)
Tensión nominal	800 v
Tiempo de carga	18 min. a 320 kW CC (10-80%)
11 horas a 11 kW (0-100 %)	
Potencia de carga máxima	320 kW en CC y 22 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total eléctrica quattro, bloqueo de diferencial trasero
Caja de cambios	Automática, 2 velocidades

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte neumático, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delanteros de 410 mm y traseros de 365 mm
Neumáticos	245 / 45 R20 del.; 285 / 40 R20 tras.
Llantas	9x20" del.; 11x20" tras.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h (autolimitada)
Aceleración 0 a 100 km/h	2,9 segundos (2,5 modo boost)

CONSUMOS

Ciclo combinado	18,7-20,8 kWh/100 km
Autonomía	533-592 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.997 / 1.964 / 1.369-1.402 mm
Distancia entre ejes	2.900 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.395 kg
Capacidad de maletero	350 litros

CONTACTO

VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA, S.A.
Parque de Negocios Mas Blau II - C/ Selva, 22, 08021 Barcelona

Página Web: www.audi.es
Telf. atención al cliente: **902 151 161**
Garantía **3 años (batería 8 años o 160.000 km)**



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero; reconocimiento de señales; mantenimiento de carril; faros Matrix LED; suspensión neumática; dirección asistida plus; Audi Parking System plus con cámara trasera; techo panorámico de cristal; luces ambiente plus; volante con ajuste eléctrico; asientos eléctricos y calefactables con memoria para conductor; 2 anclajes ISOFIX traseros; tapicería microfibra y cuero; climatizador tres zonas; Audi virtual cockpit plus RS; MMI Navegación plus; Audi phone box; Bang & Olufsen Premium Sound System 3D; cargador embarcado 11 kW y bomba de calor.

OPCIONES Pintura metalizada (1.305-2.240 €); llantas RS de 21" (3.670 €); Paquete carbono Camuflaje Mate (5.355 €); faros Matrix LED con luz láser (2.365 €); techo panorámico fotosensible (3.860 €) y de carbono (4.670 €); Paquete de asistentes City (1.680 €) y plus (6.100 €); cámaras perimetrales (845 €); Head-up Display (1.745 €); suspensión activa (8.715 €); dirección cuatro ruedas (2.365 €); frenos cerámicos (6.970 €); cargador 22 kW (2.075 €) y asientos Pro ventilados (2.490 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Con unos cuantos añadidos, esta unidad suma otros 40.000 €. En lo dinámico, aunque no necesario, destaca el eje trasero direccional. Mejor, la suspensión activa. En seguridad hay varios paquetes.

LOS RIVALES

PORSCHE TAYCAN TURBO S 217.106 €

Tipo de motor	Eléctrico delantero y trasero
Batería / autonomía EV	105 kWh / 558-630 km
Potencia máxima	700 kW-952 CV
Par máximo	1.100 Nm
Velocidad máxima	260 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	2,4 segundos
Consumo combinado	17,9-20,5 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.962 / 1.966 / 1.381 mm
Capacidad de maletero	366 litros

Nos gusta Prestaciones superlativas y comportamiento
No nos gusta Precio más alto y visibilidad trasera



TESLA MODEL S 108.970 €

Tipo de motor	Eléctrico delantero y trasero
Batería / autonomía EV	100 kWh / 600 km
Potencia máxima	750 kW-1.020 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	322 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	2,1 segundos
Consumo combinado	18,7 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	5.021 / 1.987 / 1.431 mm
Capacidad de maletero	709 litros

Nos gusta Rendimiento mecánico y precio
No nos gusta Dinámica menos efectiva



CONTACTO LEAPMOTOR C10

Algo más que buenas intenciones

Esta flamante marca china nace de la colaboración con Stellantis. Debuta como eléctrica, pero en breve el SUV grande junto a estas líneas aterriza híbrido enchufable. Sus precios seducen.

E. Cano



Presentación interior convincente, muy alejada de lo que entendemos por low cost: el color cognac que se aprecia en tablero y tapizado, entre otros, está disponible. Abajo, plazas traseras muy amplias.

Lo mejor de Leapmotor es que rebaña precios a un nivel sorprendente, hasta para lo habitual en sus compatriotas chinos. Ejemplo: este inédito C10, SUV de 4,74 metros de largo, 5 plazas y maletero un tanto justo (435 litros) vende desde 34.970 €, alrededor de 27.000 restando todo lo imaginable (Móviles, financiación...) Por equipara-

ción, el BYD Seal U no se apea, en el mejor escenario, de 34.000 €, si bien logra hasta 500 km de rango y este C10 se queda en 420.

La primera toma de contacto nos ha dejado una muy grata impresión. Está bien hecho por donde se mire, al nivel (cuando no mejor) de automóviles europeos similares, viene muy equipado (el tope de gama hasta con



Las claves

- Nuevo SUV grande (4,74 metros) eléctrico
- 218 CV/320 Nm y 420 km de rango oficial
- Batería de 69,9 kWh; recarga CA 6,6 kW (30-80%: 6,1 horas) y CC a 83 (30-80%: 30 min.)
- PVP: de 34.970 a 36.400 €





A la última: arranque por tarjeta o NFC directamente desde el móvil, bahía de carga inalámbrica Qi...



techo panorámico, tapizado en polipiel de efecto realmente cercano al cuerno, doble climatizador, gran pantalla de entretenimiento de 14,6" más otra de instrumentación de 10,3, nada mal, llantas de 18 o 20" según acabado)...

Aislado

Claro está, al ser eléctrico rueda fino y aislado, esto último, cuenta la marca, aspecto estrechamente vigilado para evitar ruidos aledaños (rodadura, aerodinámica, etc).

Por motor, un propulsor de 218 CV que envía la energía a las ruedas traseras como única alternativa. Se vale de una pila de 69,9 kWh brutos capacitada para recargar, en tomas rápidas, a un máximo de 83 kW, poco para lo que se estila en la competencia. Más cosas: velocidad máxima limitada a 170 km/h y

un contundente sprint de 0-100 km/h en 7,5 segundos no le convierten en deportivo, pero hablan de un automóvil suficiente para mover a la familia. Muy pronto, prueba a fondo. □



Tecnología full LED para todo el sistema de alumbrado. Una tira enlaza los pilotos traseros.



Con 218 CV dirigidos a las ruedas delanteras asegura un movimiento ágil y suficiente

Y VIENE PHEV



Se llama C10 REEV (de Range Extender Electric Vehicle) y debuta estos días. Es la declinación phev del C10 eléctrico, con autonomía total combinada superior a 950 km y, ojo, capacidad de carga rápida CC a 65 kW (pila a tope en 18 minutos). Y hay más y bueno: equipa motor eléctrico de 158 kW (215 CV) y de combustión 1.5, además de batería de 28,4 kWh para el primero que deriva en una autonomía eléctrica oficial de ¡145 km!, con un gasto homologado en 0,4 l/100 km (10 g/km).

DE PASO, B10

Leapmotor, que ya vende en España el interesante urbanita eléctrico T03 (unos 10.000 € ajustando ayudas y financiación), añadirá este año el SUV compacto B10, donde más guerra promete dar. Sabemos de él que adopta arquitectura eléctrica LEAP 3.5, de modo que, sí, será 100% eléctrico, pero tenga claro que también llegará plug-in REEV.



RENAULT 5 E-TECH 110 KW 52 kWh iconiq cinq
 vs. MINI Cooper SE Favoured vs.
 FIAT 500e CABRIO 87 kW

Van un francés, un inglés y un italiano...

Podría decir que el chiste se cuenta solo, pero lo cierto es que este es un tema bien serio. La electromovilidad ha llegado a todos los segmentos, incluso al de los 'caprichitos' urbanos. Primero fue el MINI, después el 500 y ahora llega el simpático neovintage R5 E-TECH. ¿Denominador común? La originalidad en formato eléctrico

Eduardo Lausín Paloma Soria

RENAULT 5 E-TECH 110 kW 52 kWh iconiq cinq

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	110 kW-150 CV
Par máximo	245 Nm
Batería	52 kWh (brutos)
Autonomía	409 km
Velocidad máxima	150 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos
Precio base	34.900 €
Precio desde	27.900 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Mayo de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



La electromovilidad no es ninguna broma, y si no que se lo digan a los fabricantes, que se ven obligados a vender coches eléctricos para evitar multas millonarias por emisiones que, de otro modo, derivarían en la quiebra de no po-

cos de ellos. Tampoco es una broma para los clientes, que han visto crecer exponencialmente el precio de los automóviles culpa, entre otras cosas, de la irrupción de esta cara tecnología. Justo en ese punto intermedio se sitúan estos tres coches: gustan, son prácticos en ciu-

dad, cubren las necesidades básicas de los usuarios urbanitas sin tacha y, de paso, dejan algo más de margen a la marca fruto de su estatus semi-Premium.

¿Que qué tienen estos coches de Premium? Para empezar un precio de partida de más de 30.000

€, mucho para tres vehículos que no llegan a cuatro metros de longitud. Vale, seamos serios, su precio real es menor: basta apoyarse en la ayuda de hasta 7.000 € del Plan MOVES (prorrogado seis meses). Aún así, la tarifa a desembolsar por cualquiera de ellos es □□□

MINI Cooper SE Favoured

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	160 kW-218 CV
Par máximo	330 Nm
Batería	54,2 kWh (brutos)
Autonomía	388 km
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Precio base	45.330 €
Precio desde	35.250 € (gama eléctrica)
Cuota Renting*	Octubre de 2023
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en mini.es

FIAT 500e CABRIO 87 kWh

Tipo de motor	Eléctrico delantero
Potencia máxima	87 kW-118 CV
Par máximo	220 Nm
Batería	42 kWh (brutos)
Autonomía	311 km
Velocidad máxima	150 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9 segundos
Precio base	36.000 €
Precio desde	29.000 € (gama 500e)
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Junio de 2020
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en fiat.es



superior a lo habitual. A este respecto, hay uno que va en cabeza: el MINI. La firma británica siempre ha sido cara y su coche eléctrico estrella no iba a ser menos. Es el que abrió el segmento de los urbanos de capricho, y en su actual generación mantiene la esencia. Han dado una vuelta al diseño (en especial, la vista trasera), actualizado por completo el interior (el mejor de los tres en términos de calidad percibida) y puesto al día la mecánica eléctrica que tan buenos resultados lleva dando desde 2020.

El MINI eléctrico está funcionando muy bien a nivel comercial, y es que es difícil resistirse a los 184 CV del Cooper E, y más a los 218 del Cooper SE que ponemos a prueba, el escalón más capaz que, por ahora, puede ofrecer con mecánica cero emisiones. Es el más rápido de los tres, indudablemente, y también el que más se disfruta, cortesía de la insistencia de la marca perteneciente al



Esta versión básica no equipa faros LED de serie. Debajo: la carga en CC asciende a 85 kW de potencia.



VALORACIÓN

FIAT 500e CABRIO 87 kWh

Imagen	XXXXXX
Acabados	XXXXXX
Puesto de conducción	XXXXXX
Habitabilidad	XXXXXX
Maletero	XXXXXX
Motor	XXXXXX
Recuperación	XXXXXX
Prestaciones	XXXXXX
Dirección	XXXXXX
Caja de cambios	XXXXXX
Frenos	XXXXXX
Estabilidad	XXXXXX
Consumo	XXXXXX

FIAT 500e CABRIO 87 kWh

▲ LO MEJOR

Confort en ciudad
Facilidad de conducción
Techo descapotable
opcional

▼ LO PEOR

Estabilidad en autopista
Autonomía limitada
Tecnología más justa

grupo BMW de ofrecer el ya clásico tacto 'go-kart'. Lo consigue una vez más a través de una dirección muy directa y muy dura. No solo la dirección, también la suspensión, más firme de lo habitual, algo que puede leerse de manera positiva... o no. Es el de tacto más dinámico, pero también el más incómodo de todos, tanto que, si el cliente no tiene claro lo que va a encontrar, probablemente acabe cansado de él.

La antítesis

En el extremo opuesto (salvo en lo que a precio respecta, pues es el segundo más caro de la muestra), se coloca el Fiat 500e, cuya orientación es radicalmente opuesta. No ha habido ni un solo ingeniero en



Me falta algo de personalización para un coche considerado casi de capricho como el Fiat 500e.



Ofrece tres carrocerías: una cerrada, esta con techo abierto y otra más práctica 3+1.

su desarrollo que se haya planteado dotar al 'cinquecento' de un mínimo gusto deportivo. Ojo, no es una crítica, de hecho me parece una genialidad. Es el más pequeño del trío, con bastante diferencia y, por tanto, el que mejor domina la escena urbana (en carretera, por ejemplo, acusa cierta falta de aplomo debido a su pequeña batalla). Y para ese entorno quiero exactamente lo que ofrece este pequeño Fiat: facilidad de conducción extrema, una dirección suave y una suspensión que se lo trague todo. Súmele un motor eléctrico de 118 CV y se convierte, quizá, en el mejor urbanita eléctrico por concep-

Fiat parece haberse olvidado de su 500e, que lleva demasiado sin actualizarse





Cuadro digital de tamaño e información correctos. Muestra diferentes vistas.



No hay una dotación de asistentes a la conducción muy extensa.



Selector de modos de conducción, con tres escalones a elegir.



El cambio por botón no ocupa espacio, pero podría ser más preciso.



Multimedia correcta, pero mucho menos avanzada que el de sus competidores.

to. No obstante, hay una variante todavía más básica de 95 CV, pero asociada siempre a una batería demasiado escasa. Luego le cuento.

¿Dónde queda entonces posicionado el nuevísimo Renault 5 E-TECH? Pues justo en el medio. Dice Renault que es el urbanita eléctrico del pueblo, pero lo cierto es que, al menos esta versión tope

de gama, se aleja de lo que cualquier cliente estaría dispuesto a pagar por un coche de su tamaño. A cambio, la marca del rombo juega con la nostalgia y logra un coche que 'gusta a todos'. Pasa con él lo mismo que ocurriera hace casi 20 años cuando llegó la pasada generación Fiat 500: es tremendamente simpático. Lo intere-

sante, además, es que Renault ha armado una interesante gama alrededor de su neonato: va desde 95 hasta los 150 CV de la variante aquí comparada.

Es un coche suficiente en todo, a nivel prestacional y también muy agradable en la puesta a punto. El más equilibrado aquí: cómodo, fácil de llevar, válido y gratificante

para cualquier tipo de conductor, en definitiva.

¿Y la autonomía?

Por el momento no he ahondado en la parte eléctrica porque merece apartado propio. Las diferencias entre estos tres vehículos son más abultadas de lo que cabría esperar. Sin más dilación: el MINI es □□

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Airbags de conductor, pasajero, laterales delanteros y de cortina; asistente de frenada de emergencia automática; detector de fatiga; lector de señales de tráfico; asistente de arranque en pendientes; aviso por cambio de carril involuntario; control de velocidad de crucero; luces diurnas y pilotos traseros LED; sensores de luz y lluvia; selector de modos de conducción; cuadro digital con pantalla a color 7"; multimedia con pantalla táctil de 10,25"; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; climatizador; freno de estacionamiento eléctrico; arranque sin llave; tapicería de tela y llantas de 16". **OPCIONES** Pintura metalizada (500 €).



EL PROBADOR RECOMIENDA

A este acabado básico le faltan unos cuantos equipamientos para compararse con sus rivales. En cualquier caso, lo esencial está presente. No hay paquetes opcionales.





Hay muchos huecos portaobjetos, la mayoría sin tapa, no del todo práctico.



El MINI puede llevar ayudas a la conducción de segmento superior.



Detalle del selector del cambio. Parece sencillo, pero hay que 'buscarlo'.



Infinidad de modos de conducción como elementos de serie.



El multimedia circular se basa en pantalla OLED: muy buena calidad de imagen.

el más eficiente, con un consumo medio en nuestra prueba de 16,9 kWh/100 km. Trasladado a autonomía, la batería se agota una vez recorridos unos 280 km (su capacidad útil es de 49,2 kWh). Por su parte, el sistema eléctrico permite recargar en CA a una potencia de hasta 11 kW, con unos escuetos 95 máximos en corriente continua. Esto último se traduce en que no es una gran opción para aventurarse mucho más allá de la urbe.

Por orden, el 500e es el segundo más eficiente en estas páginas, con un matiz a destacar: se trata de la variante descapotable Cabrio, que suma algunas décimas al dato global de gasto. En nuestra medición ha registrado 17,6 kWh de promedio, algo alto en esta clase debido a que sufre más de lo debido a velocidades de autopista. Sumado a una batería de 37,3 kWh de capacidad, aquí la más pequeña, el 500e puede recorrer en torno a

VALORACIÓN	
MINI Cooper SE Favoured	
Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Lo bueno del MINI es la personalización: podemos hacernos uno a medida.

MINI Cooper SE Favoured

▲ LO MEJOR

Dinámica de marcha
Potencia y prestaciones
Calidad percibida

▼ LO PEOR

Precio muy elevado
Puesta a punto muy firme
Potencia de carga justa



200 km con una sola carga. Esto representa lo que es el Fiat 500, un coche de ciudad, como también confirma una potencia de carga máxima en CC de solo 85 kW (11 en alterna, o CA).

Finalmente, el 5 E-TECH decepciona en este capítulo, aunque hay que contar con un detalle: la marca nos ha confirmado que los vehículos actualmente a la venta vienen con una actualización de software que soluciona la problemática que paso a detallarle. Mire, ha registrado una media de gasto de 19,1 kWh/100 en nuestro recorrido mixto, que no solo es alta, sino que es muy alta para tratarse de un coche tan pequeño. A ese ritmo la batería (52 kWh brutos) se agota aproximadamente pasa-



La iluminación LED es de serie. Abajo: la potencia de carga en CC asciende a 95 kW, justita.



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario de carril; detector de fatiga del conductor; lector de señales de tráfico; frenada de emergencia automática; control de ángulo muerto; control de velocidad de crucero con frenado; asistente de luz de carretera; faros full LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; Head-up display; selector de modos de conducción; multimedia con pantalla táctil de 9,4"; Bluetooth; navegador; integración Android Auto y Apple CarPlay; radio digital DAB; climatizador bizona; retrovisor interior y exterior derecho fotosensibles; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos calefactables; freno de estacionamiento eléctrico; tapicería en cuero sintético; techo de cristal panorámico y llantas de 17".

OPCIONES Pintura metalizada (610 €); paquete XL: incluye asistente de centrado en el carril, asistente en atascos, control de crucero adaptativo, cámaras 360°, asientos delanteros eléctricos, conductor con memoria y masaje, cámara de habitáculo, realidad aumentada y sonido Harman Kardon (3.000 €) y llantas de aleación de 18" (690 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Customización al margen, la dotación de serie es completa, sin mucho extra para elegir. Eso sí, el paquete XL completa el coche con todo lo 'necesario'... a un precio bastante elevado.

dos alrededor de 220 km. A cambio, la potencia de carga asciende a 100 kW en CC y llegará próximamente a los 22 en CA (de momento hace tope en 11 kW). Concluyendo: el MINI es el más polivalente, a la espera de probar la mencionada actualización del R5, que podría quitarle esta medalla al británico.

Pequeños por fuera...

Para terminar, hay que hacer un apunte acerca de la usabilidad de estos pequeños, más allá de que sean las perfectas herramien-



tas para la metrópoli. Aquí el R5 E-TECH toma la delantera, no solo porque es el más grande, sino porque es el único que ofrece una práctica carrocería de 5 puertas. Y eso que sigue siendo muy pequeño en su interior: en la fila trasera apenas entran dos adultos de talla pequeña o media, con la gran pega de no dejar meter los pies bajo los asientos delanteros si estos van colocados en su posición más baja, lo que pone las cosas difíciles a los más altos.

A cambio, da un maletero muy capaz para su tamaño, lo que denota que en su desarrollo la poli-

VALORACIÓN

RENAULT 5 E-TECH 110 kW 52 kWh iconic cinq

Imagen	XXXXXX
Acabados	XXXXXX
Puesto de conducción	XXXXXX
Habitabilidad	XXXXXX
Maletero	XXXXXX
Motor	XXXXXX
Recuperación	XXXXXX
Prestaciones	XXXXXX
Dirección	XXXXXX
Caja de cambios	XXXXXX
Frenos	XXXXXX
Estabilidad	XXXXXX
Consumo	XXXXXX



Todas las llantas de la gama R5 son de 18", pero hay varios diseños a escoger.



La iluminación full LED de serie nos 'guiña' un ojo cada vez que nos acercamos al vehículo.



valencia se ha tenido más en cuenta que en los otros dos.

La baza olvidada

El británico es algo más pequeño globalmente, lo que se traduce en un habitáculo todavía más limitado en la segunda fila, que es casi inutilizable. Además, arrastra una limitación extra: es un estricto tres puertas, por lo que el acceso a la fila trasera es complejo y exige una buena forma física. Como el maletero es igualmente pequeño, al final acabaremos usando las plazas traseras para llevar bártulos.

El 500e arroja luces y sombras. Aun siendo muy pequeño por dentro, no tiene mucho menor hueco que el MINI y cuenta con una baza poco conocida: Fiat comercializa una variante de carrocería 3+1 que añade una semi-puerta de apertura a contramarcha en el lado derecho, lo que facilita mucho el acceso si fuera necesario. Pero, vaya, que como los otros dos, especialmente el inglés, es casi un biplaza con opción a llevar una pareja de pasajeros extra. Aunque a este respecto hay algo que puntua-



Es el que carga más rápido: en CA alcanzará próximamente 22 kW y en CC llena a 100.

lizar: el galo es el único homologado con cinco plazas.

Para terminar, R5 E-TECH y MINI empatan en lo que a tecnología refiere. Son dos coches claramente más modernos que el italiano. El segundo destaca por su avanzado multimedia circular OLED (de manejo algo complejo y de rendimiento mejorable, eso sí) y el del rombo por su plataforma Google integrada, que da acceso nativo a Maps, Play Store, Asistente de voz... En cuanto al Fiat, se ha quedado atrás: no ha recibido una sola actualización desde su lanzamiento y, aunque suficiente, queda indiscutiblemente rezagado frente a sus competidores. □





El cuadro no es muy personalizable y solo muestra un único ordenador de a bordo.



Muchos asistentes a la conducción para este Renault 5 E-TECH.



Palanca de cambio tras el volante, algo imprecisa.



La iluminación ambiental incluye el logo del modelo.



Multimedia muy interesante, con servicios de Google integrados: asistente de voz, Maps...

RENAULT 5 E-TECH 110 kW 52 kWh iconic cinq

▲ LO MEJOR

Equilibrio dinámico
Equipamiento de serie
Precio frente a rivales

▼ LO PEOR

Detalles de acabado
Consumo muy elevado
Plazas traseras muy justas

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; alerta por cambio y mantenimiento de carril; lector de señales de tráfico; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero adaptativo; detector de fatiga; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; aparcamiento asistido; cámara de visión trasera; selector de modos de conducción; climatizador; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 10,1"; Bluetooth; servicios de Google; navegador; Android Auto y Apple CarPlay; cargador inalámbrico para móvil; entrada y arranque sin llave; retrovisor interior fotocromático; asientos delanteros calefactables; volante calefactable; freno de estacionamiento eléctrico y llantas de 18". **OPCIONES** Pintura bicolor Amarillo (1.200 €); llantas de 18" techno (200 €); pegatinas decorativas (600 €); sonido Harman Kardon (600 €) y paquete safety & easy drive: incluye control de ángulo muerto, alerta de colisión trasera y salida segura y conducción semi-autónoma (650 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Viene muy bien equipado de serie, y aún con todo se puede añadir más, aunque la mayoría de los elementos seleccionables tienen que ver con la personalización.



EL PROBADOR OPINA



Difícil elegir porque son bien distintos. El cliente urbanita disfrutará mucho el 500e, mientras que el más atrevido hará de su MINI el coche perfecto. En medio, el R5 E-TECH con un equilibrio realmente atractivo: me lo quedo.

FIAT 500e CABRIO



Habitáculo de solo cuatro plazas, las traseras de tamaño más bien justo. El maletero es también el más pequeño, con menos de 200 litros.

RENAULT 5 iconiq cinq



El R5 E-TECH es el más colorido con esta tapicería retro en tono amarillo. Aunque el más habitable, sigue siendo muy limitado en las plazas traseras.

MINI COOPER SE FAVOURED



Muy personalizable, el MINI es básicamente un biplaza con dos huecos extra traseros. Su maletero también es muy pequeño.





FICHAS TÉCNICAS

FIAT 500e CABRIO 87 kWh

RENAULT 5 E-TECH 110 kW 52 kWh iconic cinq

MINI Cooper SE Favoured

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Potencia máxima	87 kW-118 CV	110 kW-150 CV	160 kW-218 CV
Par máximo	220 Nm	245 Nm	330 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad nominal	42 kWh (37,3 útiles)	52 kWh	54,2 kWh (49,2 útiles)
Tensión nominal	n.d.	n.d.	n.d.
Tiempo de carga	15,25 horas a 2,3 kW en CA 4,25 horas a 11 kW en CA 35 minutos a 85 kW en CC (0-80 %)	4,5 horas a 11 kW en CA 30 minutos a 100 kW en CC (0-80 %)	5,3 horas a 11 kW en CA 30 minutos a 95 kW en CC (0-80 %)
Potencia de carga máx.	85 kW en CC y 11 en CA	100 kW en CC y 11 en CA	95 kW en CC y 11 en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Mc Pherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada y resorte helicoidal	Mc Pherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados (del.) y tambor (tras.)	Discos ventilados (del.) y macizos (tras.)	Discos ventilados (del.) y macizos (tras.)
Neumáticos	185 / 65 R15	195 / 55 R18	205 / 50 R17
Llantas	n.d.	n.d.	7 x 17 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	150 km/h	150 km/h	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	9 segundos	8 segundos	6,7 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	14,4 kWh/100 km	15,1 kWh/100 km	14,6 kWh/100 km
Autonomía	311 km	409 km	388 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	3.632 / 1.683 / 1.527 mm	3.922 / 1.774 / 1.498 mm	3.858 / 1.756 / 1.460 mm
Distancia entre ejes	2.322 mm	2.540 mm	2.526 mm
Nº de plazas	4	5	4
Peso en vacío	1.440 kg	1.535 kg	1.680 kg
Capacidad de maletero	185 litros	277-1.206 litros	210-800 litros

PEUGEOT 3008 GT HYBRID 136 e-DCS6 **vs.**
TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X4 ADVANCE

El secreto está en la masa

Hoy por hoy hay tres ingredientes que, cuando se combinan, parecen infalibles para tener la receta del éxito: SUV, segmento medio/compacto y etiqueta ECO. Tanto el Peugeot 3008 Hybrid como el Toyota RAV4 Hybrid los tienen, pero mezclados de forma muy distinta. Al final, el resultado puede parecer similar, pero con sabor dispar.

✍️ Álvaro Ruiz 📷 Paloma Soria



PEUGEOT 3008 GT HYBRID 136 e-DCS6

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 3 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	1.199 cm ³
Potencia máxima	100 kW-136 CV a 5.500 rpm
Par máximo	230 Nm a 1.750 rpm
Velocidad máxima	201 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	10,2 segundos
Precio base	42.810 € (dto. 36.810 €)
Gama desde	38.660 € (dto. 32.660 €)
Cuota Renting*	556 €/mes
Lanzamiento	Noviembre de 2023
Valoración Altagama	★★★★☆

* 15.000 km anuales y 48 meses

TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X4 ADVANCE

Tipo de motor	Híbrido: 2 x Eléctrico + Gasolina, 4 cilindros en línea
Cilindrada	2.487 cm ³
Potencia máxima	163 kW-222 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,1 segundos
Precio base	43.500 €
Gama desde	41.500 €
Cuota Renting*	648 €/mes
Lanzamiento	Octubre de 2022
Valoración Altagama	★★★★☆

* 15.000 km anuales y 48 meses



Probablemente estamos en el momento de mayor incertidumbre en toda la historia del automóvil. Por un lado, porque los fabricantes chinos están poniendo en entredicho la hegemonía de las marcas tradicionales y, por otro, porque no está claro hacia dónde va esta industria en términos de tecnología. Todo apunta a que el futuro será 100% eléctrico. De hecho, las normativas europeas no conciben otra cosa a partir de 2035, pero el tiempo pasa y los coches completamente eléctricos no terminan de despegar, hasta el punto de que varias marcas han ralentizado sus planes en este sentido. Para echar más leña al fuego, los precios han subido mucho en los últimos tiempos y eso contribuye a mayor incertidumbre en los usuarios.

Con este panorama, los únicos que triunfan son los que han llegado hasta aquí con la tarea avanzada. Peugeot y Toyota son de las

firmas que cabe incluir en la lista de alumnos aventajados y, gracias a ello, también son más populares, sencillamente porque venden más.

Apuesta segura

Precisamente, mientras algunas marcas lo apostaban todo a la electrificación plena, quizá con excesiva anticipación, y otras han llegado tan tarde que se han quedado rezagadas, había fabricantes que preferían (y podían) apostar por la multienergía. De esa forma, no se han pillado los dedos de cara al futuro, sea como sea ese futuro. Y tampoco sacrifican el presente. Toyota un gran ejemplo de esta estrategia y Peugeot, también, sobre todo, desde hace unos meses.

Ambos fabricantes decidieron electrificarse parcialmente hace años. Es más, Toyota fue pionera en los 90 y Peugeot también vendía un híbrido (y diésel) en la primera generación del 3008, en un lejano 2013. De forma paralela, ambas han seguido vendiendo coches de combustión y también han dado



Llamativa firma luminosa delante y detrás. Los faros matriciales LED, de serie, funcionan muy bien.



Con el anagrama Hybrid, Peugeot deja claro que es algo más que un microhíbrido básico.

forma a una gama híbrida enchufable y 100% eléctrica.

Con tantas alternativas es difícil no acertar, pero los números dicen que, de momento, los modelos más demandados son los que portan etiqueta ECO. Por segmentos, el de los SUV medio-compactos es de los favoritos de los españoles. Por eso las marcas que venden SUV compactos con sello ECO están en posición ventajosa.

Solo hay que ver la cantidad de Toyota RAV4 que se ven en nuestras ciudades y carreteras. La compañía puso a la venta su quinta generación en 2019 con un conjunto híbrido y muchos se han decantado por ella por el equilibrio que ofrece entre rendimiento y consumo, pero también porque la viñeta ECO garantizará librar restricciones a la circulación durante un largo periodo. En pleno 2025, este RAV4 es todo un veterano, y se nota en cuestiones como el diseño exterior e interior, el multimedia y el equipamiento, si bien sigue siendo un coche competente, tanto en versión

PEUGEOT 3008 GT HYBRID 136 e-DCS6

▲ LO MEJOR

Precio con oferta

Comportamiento dinámico

Multimedia y conectividad

▼ LO PEOR

Habitabilidad frente a rival

Prestaciones solo correctas

No todo el mundo se adapta a su puesto de conducción



Cuadro digital muy completo y configurable, unido en pantalla curva de 21" con el multimedia.



Los mandos del volante, táctiles, no son muy precisos.



No es la ubicación ideal para el cambio: queda algo lejos de todo.



El selector de modos de conducción queda a mano, en la consola.



Multimedia rápido, intuitivo, de diseño agradable y muy bien conectado.

Además del Hybrid, hay 3008 PHEV y E-3008 eléctrico.



Llantas de 19" con diseño aerodinámico montadas en Michelin ePrimacy más rúters que deportivos.

híbrida como en variante híbrida enchufable.

Por precio y potencia, el híbrido es el más equilibrado para el gran público. Y está disponible en tracción delantera o total, por lo que se adapta a un rango de necesidades muy amplio. Por eso, aunque es más caro que antes y se ha quedado atrás en ciertos aspectos, sigue siendo popular y, por tanto, el rival a batir.

Otra forma de ser ECO

Peugeot es consciente de ello. De ahí que, al contrario que el anterior 3008, la nueva entrega del SUV galo cuente en catálogo con una alternativa ECO. En lugar de conseguir este distintivo a través de la hibridación convencional o HEV lo ha hecho mediante hibridación ligera MHEV. Aun así, se llama 3008 Hybrid, y tiene explicación (además de marketing): en los microhíbridos de primera entrega la parte eléctrica apenas tenía protagonismo (o era directamente □□□□

VALORACIÓN

PEUGEOT 3008 GT HYBRID 136 e-DCS6

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Cuadro de buen tamaño (12,3") y completo en información, pero cuesta aprender a moverse por sus menús...



... y hace falta para desactivar el tedioso aviso de velocidad.



Con estos botones se gestiona cuadro, control de crucero y multimedia.



El selector de modos de conducción va junto a la palanca de cambio.



Pantalla grande (10,5"), y responde rápido, pero el multimedia muy básico en diseño y funciones.

nulo), por lo que se comportaban como un diésel o un gasolina convencional. Pero los microhíbridos más avanzados, como este 3008, dan más peso a la parte eléctrica, de forma que su funcionamiento está más cercano al de un HEV que al de un térmico.

El del león acude a un motor de gasolina turbo de tres cilindros y 1,2 litros, con cadena de distribución y no con la correa húmeda que llevaba el propulsor sin electrificar del que deriva, que no era de ciclo Miller como este. Combina caja de cambios automática de doble embrague e-DCS6 en la que va integrada una pequeña mecánica eléctrica. Precisamente porque va integrada en la transmisión es capaz de mover al coche sin ayuda del perfil térmico, mientras que ningún microhíbrido de primera generación puede hacer eso.

De hecho, no es posible recorrer la misma distancia en modo

TOYOTA RAV4 220H 4x4

▲ LO MEJOR

Espacio interior y maletero
Confort de marcha
Posibilidad de elegir 4x2 o 4x4

▼ LO PEOR

Precio elevado
Equipamiento de serie
Multimedia desfasado

VALORACIÓN

TOYOTA RAV4 220H 4x4 ADV.

Imagen	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Acabados	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Puesto de conducción	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Habitabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Maletero	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Motor	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Recuperación	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Prestaciones	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Dirección	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Caja de cambios	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Frenos	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Estabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Consumo	✖ ✖ ✖ ✖ ✖

El Toyota RAV4 es de los SUV compactos más veteranos





Faros full LED de serie con luces de carretera automáticas. No puede montar matriciales, como el 3008.



Las llantas de 18", de serie, vienen montadas en neumáticos de generoso perfil diseñados para SUV.

eléctrico que con un híbrido puro porque la batería es más pequeña, pero sí maniobrar sin gastar una gota de combustible o llanear a punta de gas (de paso, es más económico de fabricar y mantener).

Eso influye en dos cosas: menos consumo de sin plomo y mayor confort de marcha. Es un coche muy agradable de llevar, tanto en ciudad como en carretera, y gracias a la electrificación también es razonablemente frugal: se conforma con medias reales de unos 6,5 l/100 km. Eso significa que los 55 litros del depósito permiten recorrer de una tacada más de 800 km sin necesidad de parar a repostar.

Más allá de los números

En ese sentido, se sitúa al nivel del RAV4 híbrido, sobre todo si se trata de la versión 4x4, que bebe un poco más que la 4x2; también se mueve en el entorno de los 6,5 litros. Eso sí, como apunto el japonés tiene dos ventajas frente al francés: versiones 4x2 y 4x4 (para algunos conductores, la tracción total es imprescindible) y más po-



En acabados superiores, el portón del maletero puede ser eléctrico. En el Advance es manual.

tencia. El de tracción integral, la unidad en esta comparativa, desarrolla 222 CV combinando un motor atmosférico gasolina de cuatro cilindros con dos eléctricos y, aunque es más pesado que el Peugeot, el extra de potencia se traduce en mejores prestaciones. Ambos cumplen en cualquier situación, pero el Toyota va más sobrado.

Con todo, su puesta a punto va más orientada al confort que la del galo. Eso permite al 3008 ser más ágil (ojo, no más rápido), porque sus cualidades dinámicas son superiores. De ahí que se disfrute más en una carretera de montaña y que de la impresión de que realmente no haya tanta diferencia en términos de prestaciones frente a

su oponente. Por otra parte, que el motor térmico sea turbo y no atmosférico también contribuye: da la sensación de estar más lleno. De todos modos, lo que más se nota es el cambio: el automático por variador continuo del RAV4 es todo suavidad, comodísimo sobre todo en ciudad, pero la caja del Peugeot es más rápida y deja mejor sabor de boca por rapidez y precisión de engranaje, mucho más acompasado a la velocidad real del vehículo. Tanto es así que, en la práctica, aunque haya diferencia en cuanto a prestaciones, por sensaciones parece que el 3008 vaya mejor. □

EL PROBADOR OPINA

El RAV4 es de las mejores opciones del segmento, pero acusa el paso del tiempo, sobre todo comparado con un 3008 recién llegado que viene a la última y recurre a una tecnología más sencilla para lograr prácticamente lo mismo... por menos dinero.



PEUGEOT 3008 GT HYBRID



Diseño deportivo, múltiples ajustes y buena sujeción de los asientos delanteros; amplitud solo correcta detrás. Maletero muy capaz y formas limpias.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Llantas de aleación de 19"; retrovisores exteriores de ajuste eléctrico, calefactables con intermitentes LED, plegado automático y luz LED de cortesía; faros Matrix LED con funciones de bienvenida y despedida; sensor de lluvia; sensor de luces; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; cámara de visión trasera; frenada automática de emergencia; asistente para el mantenimiento en carril; reconocimiento extendido de se-

ñales de tráfico; control de crucero adaptativo con función Stop&Go; acceso y arranque sin llave; volante calefactable; pedales y reposapiés de aluminio; asientos deportivos; portón trasero motorizado y multimedia con sistema de navegación, Bluetooth y CarPlay/Android Auto inalámbricos. **OPCIONES** Pintura opcional (675 €); tapicería Alcantara (1.662 €); Pack 360 vision & Drive Assist Plus (1.558 €); sistema HIFI Premium Focal con 10 altavoces (883 €) y Pack techo panorámico (1.506 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El equipamiento de serie con acabado GT es realmente completo: hasta incluye faros matriciales LED. Pero puede mejorar con el Pack 360 que incrementa la lista de asistentes a la conducción.

TOYOTA RAV4 220H 4X4 ADVANCE



Asientos de diseño deportivo delante, aunque la sujeción no es su punto fuerte; buen espacio detrás. Maletero por encima de la media en la categoría.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Llantas de aleación de 18"; rueda de repuesto temporal; faros full LED; alerón trasero en color carrocería; cristales traseros sobreoscurecidos; retrovisores exteriores ajustables eléctricamente, calefactables y plegables automáticamente; sensor de luz; faros con función Follow me home; sensor de lluvia; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; cámara de visión trasera; pilotos traseros tipo LED; reconocimiento de señales de tráfico; asistencia cambio de carril; asistente de cambio involuntario de

carril; control de velocidad inteligente adaptativo; control inteligente de luces de carretera; sistema de seguridad precolisión con detector de peatones y ciclistas; asistente de arranque en pendiente; control de balanceo del remolque; Toyota Smart Connect con pantalla de 10,5"; conexión inalámbrica Apple CarPlay y Android Auto; climatizador bizona; navegador y acceso y arranque sin llave.

OPCIONAL Pintura opcional (de 325 a 1.300 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La única opción en caso de querer más equipamiento es dar el salto a los acabados superiores porque Toyota no ofrece dotación opcional en esta versión, más allá de la pintura exterior.





PEUGEOT 3008 GT HYBRID 136 e-DCS6

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 3 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.199 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	100 kW-136 CV a 5.500 rpm
Par máximo	230 Nm a 1.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática con doble embrague y 6 marchas, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Rueda tirada, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y dinámico de tracción
Frenos	Discos ventilados de 304 mm (del.) y discos de 290 mm (tras.)
Neumáticos	225 / 55 R19
Llantas	19 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	201 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	10,2 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,5 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	124 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.542 / 1.895 / 1.641 mm
Distancia entre ejes	2.739 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.648 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	520 - 1.480 litros

FICHAS TÉCNICAS



El Peugeot arriesga más en el apartado de diseño



TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X4 ADVANCE

MOTOR

Tipo de motor	Híbrido: 2 x eléctrico + gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	2.487 cm ³
Alimentación	Inyección mixta directa e indirecta
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	163 kW-222 CV
Par máximo	n.d.

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total
Caja de cambios	Automática de tipo epicicloidal (CVT), accionamiento automático

BASTIDOR

Suspensión delantera	Tipo McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados en ambos ejes
Neumáticos	225 / 60 R18
Llantas	18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,8-6 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	13-137 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.600 / 1.855 / 1.685 mm
Distancia entre ejes	2.690 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.725 kg
Depósito de combustible	55 litros
Capacidad de maletero	580-1.690 litros

MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

Pura energía

El último miembro de la familia dicta una perfecta equidistancia entre el Cooper (3 puertas) y el SUV Countryman. Es eléctrico, pero un MINI en términos de exclusividad, calidad y talante deportivo. Convince por rendimiento, agradable tacto general y tecnología, aunque si lo que busca es confort de marcha, ya le avanzamos que hay mejores opciones en su tipo.

✎ E. Cano 📷 Paloma Soria





MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	160 kW-218 CV
Par máximo	330 Nm
Batería	54,2 kWh (49,2 útiles)
Autonomía	395 km
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,1 segundos
Precio base	49.130 €
Precio desde	37.250 €
Cuota Mensual*	n.d.
Lanzamiento	Noviembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Más información en www.mini.es



Hace tiempo que MINI simplificó gama. Descartadas carrocerías como los Clubman, Paceman, Roadster y Coupé, el último en llagar ha sido el Aceman. Solo está disponible como eléctrico y por tamaño se sitúa entre los Cooper (el de 3 puertas, vaya) y Countryman.

Es el primer modelo de la marca desarrollado específicamente sin motores de combustión, aunque hay otras declinaciones eléctricas en el resto de la marca. Por ejemplo en Cooper, pero solo vinculadas a su carrocería de tres puertas, es decir, aforo de cuatro plazas, espacio más limitado detrás y mayor incordio para acceder a esa zona. También el Countryman propone alternativas EV, pero ya de MINI tiene poco porque ha saltado a 4,45 metros de largo al compartir plataforma con el último BMW X1.

Por eso el Aceman tiene su lógica y su espacio. A grandes rasgos, es un vehículo un tanto caprichoso, como buen MINI. La firma lo tilda de crossover, pero casi se percibe más como utilitario. De paso, sus 4,08 metros de largura no desentonan estéticamente con los últimos lanzamientos de la marca.

Interior del Aceman

Tampoco visto por dentro. Comparte íntegramente el salpicadero del Cooper, claro, con más sensación de habitabilidad. Vamos sentados un punto más altos y, como en aquel, la vista se nos va a la pantalla táctil circular con tecnología OLED, de 24 cm de diámetro (9,4").

Pocas tienen su magnífica resolución y calidad de imagen. Eso sí, en ella centra casi todas las



Las llantas de serie son de 18". Estas de 19 cuestan 690 €. Los detalles estéticos JCW son evidentes.

funciones del vehículo. Por tanto conviene familiarizarse antes de salir andando con el coche. Luego no es un prodigio de intuición, si bien nos salva el Head-up display que tenemos delante, con información básica para no apartar la mirada de la ruta.

Por acabados y calidad convence: son magníficos. La terminación probada JCW incrementa sensación deportiva a base de butacas más exigentes que sujetan más lateralmente en tramos sinuosos, además de ir tapizadas en cuero sintético.

Detrás el espacio sorprende para bien. Más en el hueco reservado a las piernas que a la hora de acomodar a tres personas. Y es que la cota de anchura no es para presumir y extraña que el piso no sea totalmente plano o que la banqueta quede algo cerca del suelo.

El maletero cubica 300 litros, un volumen, digamos, norma-



Faros con tecnología full LED. La firma luminosa delantera es más similar a la del Countryman que a la del Cooper.



El techo negro incrementa la imagen deportiva. Las barras forman parte del equipo de serie.

lito para lo que se estila en este segmento. Debajo del suelo podemos dejar los cables de carga y poco más. Llama la atención que no venga con portón de movimiento eléctrico.

El Aceman que nos ocupa es la versión SE con 218 CV, batería de 54,2 kWh y hasta 395 km de autonomía homologada. Por debajo habrá a quien le sirvan los 184 CV de la variante E, aunque ese lleva una pila de 42,5 kWh y su radio de acción baja a 309 km, si bien supone un ahorro de 3.600 €. Para los más apasionados la variante JCW rinde 258 CV y comparte batería con nuestro protagonista que, no hay que confundir, solo añade detalles estéticos JCW.

MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

▲ LO MEJOR

Rendimiento y dinámica
Calidad y tecnología
Exclusividad

▼ LO PEOR

Capacidad del maletero
Confort de marcha por la suspensión (firme)
Peso algo elevado

VALORACIÓN

MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



Tacto muy deportivo fruto de una suspensión de tarado bastante firme.



En CA carga hasta 11 kW. En CC admite 95 kW: en 31 minutos repone del 10-80%.

Dicho esto, el Aceman SE convence por rendimiento y maneras dinámicas... siempre que nos guste el talante un tanto rudo. Corre mucho y corre bien, pero también es un buen urbanita para driblar en el día a día.

Talante atlético

El tacto general es gratificante, pero no es el coche ideal en cuanto a confort refiere. El motivo es que va 'durito' de suspensión y eso repercute al pisar casi cualquier irregularidad del firme, no digamos ya badenes o guardas tumbados.

En carretera por ejemplo, si el asfalto no es perfecto, esto es más evidente aún. A cambio brinda un comportamiento tremendamente ágil, con balanceos de carrocería virtualmente inexistentes. Es un poco lo mismo con la dirección: con 2,3



Estos mandos corresponden al de puesta en marcha, las ocho experiencias multisensoriales y el volumen del sonido.



Volante deportivo multifunción, con mandos para el sonido, la telefonía o el control por voz.



Acabados de magnífica calidad y detalles para dejar cosas, aunque no demasiados.



Freno de estacionamiento electrónico. El cambio cuenta con posición B, que incrementa la frenada regenerativa.



La pantalla OLED circular de 9.4" es una maravilla por resolución y calidad de imagen...



... pero contiene demasiada información y en ocasiones no resulta del todo intuitiva.



Butacas delanteras de marcado acento dinámico en este nivel JCW. Detrás ofrece un más que aceptable espacio: el maletero apenas da 300 litros.

vueltas de volante entre topes, es rápida y precisa. A su vez, el coche frena con contundencia e incluso el tacto de pedal convence. No parece que pese los 1.800 kg que da en báscula, y además con lo puesto. Y es que, pese a ese lastre, acelera y recupera (repris) con brillantez: 7,1 segundos de 0-100 km. Por tanto, sin problema para afrontar adelantamientos o pasar un buen rato al volante.

Puestos a 'jugar', el asistente de conducción contempla hasta ocho experiencias multisensoriales alternativas. Llama la atención el perfil Go-Kart, que invita a correr con un sonido artificial de

motor térmico que gusta... aunque solo un rato.

Consumo y autonomía

El gasto durante la prueba ha sido de 16,6 kWh/100 km, combinando vías rápidas y uso urbano intenso. No es mala cifra, aunque se aleja de los 14,3 oficiales. En cualquier caso, da para recorrer algo más de 300 km de una sola carga.

A la hora de reponer batería, en cinco horas y media completa la operación puesto a una toma de 11 kW. En CC admite hasta 95, de modo que en unos 30 minutos pasa del 10-80%. ¡Ah! mientras lo hacemos podemos disfrutar de vide-

ojuegos en la pantalla o mantener una interesante conversación con Alexa. Detalle interesante es que la navegación tiene en cuenta los puntos de recarga para acondicionar la temperatura de la batería, de modo que sea más eficiente y, sobre todo, rápida.

Bien dotado a nivel de seguridad y conectividad, nuestro Aceman JCW se va hasta 49.130 €, pero hay otras opciones (Essential, Classic y Favoured) más asequibles que dejan el precio de salida para esta misma motorización desde 40.850 €. Y eso, como toda la gama, antes de restar hasta 7.000 € de ayudas oficiales. □

El acabado JCW es solo estético en nuestro protagonista: la versión JCW pura rinde 258 CV

EL PROBADOR OPINA

Si no le convence el tamaño del Cooper o del Countryman, el Aceman es la opción ideal. Esta variante con 218 CV convence por rendimiento, dinámica y tecnología. Por confort hay otros sitios donde mirar...



FICHA TÉCNICA

MINI ACEMAN SE 218 CV JCW

PRECIO: 49.130 €
LANZAMIENTO:
Noviembre de 2024



1.507 mm



1.754 mm

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero, síncrono de imán permanente
Potencia máxima	160 kW-218 CV
Par máximo combinado	330 Nm

BATERÍA

Tipo	iones de litio
Capacidad nominal	54,2 kWh (49,2 útiles)
Tensión nominal	-
Tiempo de carga	31 minutos del 10-80% a 95 kW en CC; 5,5 horas a 11 kW en CA
Potencia de carga máxima	95 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos macizos detrás, ABS, EBD
Neumáticos	225 / 45 R18
Llantas	7 x 18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	7,1 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	14,3 kWh / 100 km
Autonomía	395 km
Autonomía en ciudad	n.d.

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.075 / 1.754 / 1.507mm
Distancia entre ejes	2.606 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.785 kg
Capacidad de maletero	300-1.005 litros

CONTACTO

MINI ESPAÑA, S.A.
Avda. de Burgos, 118 - 28050 Madrid

Página Web:	www.mini.es
Telf. atención al cliente:	900 202 025
Garantía	3 años sin límite de kilometraje



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros full LED; climatizador bizona; Driver Assistant: incluye asistente de mantenimiento de carril, control del ángulo muerto, aviso de tráfico cruzado en la zaga y de salida del vehículo; alerta de colisión frontal; control de crucero adaptativo; Parking Assistant: incluye control activo de distancia de aparcamiento, cámara trasera y asistente marcha atrás; navegador; control por voz; conectividad Android Auto/CarPlay inalámbrica; retrovisores exteriores calefactables y abatibles eléctricamente y llamada de emergencia eCall.

OPCIONES Llantas de 19" (690 €); Package M: incluye acceso confort, asistente de luz de carretera, cargador inalámbrico móvil Qi, asientos calefactables, vidrios sobretintados, alarma, faros full LED con funciones ampliadas, Head-up display, retrovisor interior electrocromático y techo panorámico (3.990 €) y Package XL: añade al M asiento activo del conductor, cámara del habitáculo, Driving Assistant Plus, enganche remolque, Modos Experience, navegación Mini AR, Parking Assistant Plus, asientos delanteros eléctricos y sonido Harman/Kardon (7.490 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

El Package M resulta muy atractivo por los diferentes elementos que contempla, entre ellos el Head-up display que nos libera de consultar todo en la pantalla táctil.

LOS RIVALES

ALPINE A290 GT PERFORMANCE 41.900 €

Tipo de motor	Eléctrico
Batería / autonomía	52 kWh / 361 km
Potencia máxima	160 kW-220 CV
Par máximo	300 Nm
Velocidad máxima	170 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,4 segundos
Consumo combinado	16,6 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	3.997 / 1.823 / 1.512 mm
Capacidad de maletero	326 litros
Nos gusta	Deportividad, dinámica y exclusividad
No nos gusta	Espacio trasero, peso y autonomía



DS 3 E-TENSE 156 CV ÉTOILE 44.750 €

Tipo de motor	Eléctrico
Batería / autonomía	54 kWh / 396 km
Potencia máxima	115 kW-156 CV
Par máximo	260 Nm
Velocidad máxima	150 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,7 segundos
Consumo combinado	15,6 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.118 / 1.791 / 1.536 mm
Capacidad de maletero	350-1.050 litros
Nos gusta	Calidad, confort de marcha y autonomía
No nos gusta	Ergonomía, veteranía y espacio trasero



LEXUS RZ 300e LUXURY

Estilo propio

Cada vez hay más SUV eléctricos de tamaño medio a la venta, pero encontrar uno que tenga mucha personalidad a todos los niveles es complicado. El Lexus RZ 300e es una de las excepciones a la regla, no solo por diseño, también por refinado comportamiento, por calidad y por excepcional equipamiento de serie, más en versión Luxury.

✎ Álvaro Ruiz 📷 Paloma Soria

LEXUS RZ 300e LUXURY

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	150 kW-204 CV
Par máximo	266 Nm
Batería	71,4 kWh
Autonomía	429 km
Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos
Precio base	68.900 €
Gama desde	68.900 €
Cuota Renting*	997 € / mes
Lanzamiento	Mayo de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



El aluvión de coche eléctrico chino llegado a Europa en los últimos meses ha dejado clara una cosa: la importancia del valor diferencial. Tanta marca nueva y tanto modelo nuevo han derivado en una falta de personalidad que, en ciertos casos, es tan acusada que invita a pensar que estamos ante el mismo coche, pese a ser propuestas distintas con logotipos diferentes. Y esto no es algo exclusivo del diseño exterior. De hecho, por dentro es todavía más flagrante, dando como resultado habitáculos clónicos que parecen

concebidos por departamentos de diseño con cero disposición a arriesgar lo más mínimo. Para agravar la cuestión, los grandes grupos automovilísticos apuestan cada vez más por homogeneizar producto y compartir casi todo, desde la plataforma a los motores, el multimedia... El objetivo, claro, reducir costes y ampliar márgenes, pero están consiguiendo que los modelos de sus múltiples firmas se parezcan demasiado entre sí, e incluso que dentro de una misma compañía lo único que cambie entre sus coches por segmentos sea el tamaño, como si se tratara un

mismo automóvil a diferentes escalas en el que diseño y comportamiento son compartidos.

Por suerte, la personalidad sigue siendo de capital importancia para algunos fabricantes. Es más, en un momento en el que la competitividad es tan fuerte y hay cada vez más rivales, han decidido explotar su identidad de marca para diferenciarse del resto a base de carisma. Es algo especialmente común en las japonesas: cada firma nipona tiene su propio estilo y, normalmente, lo antepone a cualquier tendencia. Lexus es ejemplo claro de esa extraordi- □□



VALORACIÓN	
LEXUS RZ 300e LUXURY	
Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



La toma de carga va en el lateral delantero izquierdo. No es el lugar más práctico una vez aparcado.

naría capacidad para mantenerse fiel a sí misma. Así es como la firma Premium de Toyota consiguió hacerse hueco cuando nació en los años 80 y se convirtió en dolor de cabeza (que llega hasta hoy) para los todopoderosos referentes germanos.

Un nuevo mundo

Ahora que estamos entrando en la era de la electrificación plena, Lexus sigue dispuesta a respetar su ADN, como demuestra el RZ que nos acompaña. Se trata del primer coche exclusivamente eléctrico de la firma nipona (el UX fue de hecho su primer eléctrico, pero derivado de la versión híbrida). Aunque su experiencia en materia de electrificación es dilatada gracias a los híbridos, y más recientemente



Los faros LED adaptativos iluminan muy bien. También son LED los pilotos, unidos por una franja así.



El cuadro es digital, pero no se puede personalizar ni configurar y tampoco es demasiado vistoso.



Botones en el volante para gestionar el control de crucero adaptativo y otros asistentes.



Cambio de marchas: se controla con esta ruleta situada en la consola. Fácil de usar y a mano.



La pantalla táctil central es de 14". Funciona bien, pero el diseño del multimedia es demasiado simple.

a los híbridos enchufables, Lexus ha llegado después que sus rivales al mundo sin emisiones, si bien eso no significa que lo haya hecho tarde. Solo hay que echar un vistazo a las ventas de modelos completamente eléctricos en Europa: aunque crecen año a año, están a siglos luz de los híbridos, y en ese terreno Toyota, y por ende Lexus, dominan con mano de hierro.

Pero los tiempos cambian y todo apunta a que el futuro a medio/largo plazo va a ser totalmente eléctrico. Al menos en Europa, siempre que no cambie la normativa que prohibirá vender coches nuevos con motor de combustión en nuestro entorno a partir del año 2035. Bien es cierto que aún falta hasta llegar a esa fecha, pero conviene ir haciendo los deberes para, para entonces, aterrizar con todo el trabajo hecho. Esa es una de las razones de ser del RZ.



LEXUS RZ 300e LUXURY

▲ LO MEJOR
Calidad interior y espacio
Confort y exclusividad
Equipamiento de serie
▼ LO PEOR
Prestaciones discretas
Autonomía real escasa
Potencia de carga





También del Toyota bZ4X y del Subaru Solterra con los que comparte genética.

En Toyota también apuestan por esa estrategia consistente en compartir cosas entre marcas (y en este caso hasta con sus socios de Subaru), pero Lexus ha esquivado la epidemia de clones y el RZ se diferencia por los cuatro costados de sus parientes.

Más que diseño

Salta a la vista. Sus líneas están cargadas de personalidad (tome nota del singular color Cooper Petra de la unidad probada), como en el resto de Lexus, pero exhibe incluso un aspecto más futurista que los bZ4X y Solterra, suficiente para dar la impresión de que pertenece a otra era de la movilidad, aunque no tan atrevido como para cruzar la línea de lo extravagante. Digamos que es arriesgado en su justa me-



Confort y mucho espacio, con plazas traseras en las que dos adultos de talla grande pueden acomodarse sin problema. Maletero y portón holgados.



Lexus ha cuidado hasta el diseño de la luz del techo. En la misma pieza incrusta la llamada de emergencia o eCall.

dida. Por dentro es un punto más conservador, pero sigue arrojando una personalidad arrolladora si bien, más allá del diseño, destaca por ser francamente amplio y por la buena posición de conducción que brinda, que es muy envolven-

te y con todo a mano, incluido un climatizador con mandos físicos, muy prácticos. Más remarcable todavía es la calidad dispuesta, con materiales de primerísimo nivel, ajustes sencillamente soberbios y una enorme atención a los detalles, hasta en la alfombra del maletero, con inserciones en símil de cuero.

Con 204 CV

Voy con la dinámica. En esto las muestras de personalidad se reducen, pero también están ahí. En parte es lógico: complicado imprimir carácter a un eléctrico frente a lo que conocíamos de un térmico. En todo caso, la calidad de rodadu-

ra del RZ es superior a la que ofrece el Toyota bZ4X. Lexus ha buscado el confort y se nota, en ciudad y carretera. Parte del mérito reside en la suspensión, que se traga cualquier irregularidad. También es cosa de dirección e insonorización.

En cambio, por prestaciones no se distingue tanto del recurrente bZ4X. Nuestro protagonista es el RZ 300e, la variante menos potente (204 CV) de la gama, con tracción delantera (por encima, el 450e da 313 CV y es tracción total, por 77.900 €). No es que tenga poco músculo, es que rebasa 2.100 kg, por lo que se mueve bien, pero no tanto como otros.

Tampoco brilla en autonomía: homologa 429 km en ciclo combinado, pero de nuevo la tara afecta, con consumos por encima de 22 kWh/100 km que limitan el alcance efectivo a unos 300 km. Con mayor fuerza de carga podría gestionarse mejor, pero los 150 kW a los que está limitado en CC no son destacados. Al final es más urbano que rutero, pese a su tamaño y buen desempeño global. □

EL PROBADOR OPINA

Es de los SUV eléctricos de tamaño medio con más personalidad a la venta. Además, es amplio, exclusivo y muy cómodo. Para viajar a menudo, mejor el RZ 450e.



FICHA TÉCNICA

LEXUS RZ 300e LUXURY

PRECIO: 68.900 €
LANZAMIENTO:
Abril de 2024



1.635 mm



1.895 mm

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Delantero, síncrono de imán permanente
Potencia máxima	150 kW-204 CV
Par máximo combinado	266 Nm

BATERÍA

Tipo	Polímeros de iones de litio
Capacidad nominal	71,4 kWh
Tensión nominal	355 V
Tiempo de carga	30 min a 150 kW (80%) en CC; 6 horas y 30 min a 11 kW y 10 h a 7,4 kW en CA
Potencia de carga máxima	150 kW en CC y 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos ventilados detrás, ABS, EBD
Neumáticos	235/50 R20 delante y 255/45 R20 detrás
Llantas	20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	16,7 kWh / 100 km
Autonomía	429 km
Autonomía en ciudad	n.d.

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.805 / 1.895 / 1.635 mm
Distancia entre ejes	2.850 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.140 kg
Capacidad de maletero	522-1.451 litros

CONTACTO

LEXUS

Avenida de Bruselas 22 - Arroyo de la Vega, 28108 Alcobendas

Página Web:	www.lexusauto.es
Telf. atención al cliente:	911 513 000
Garantía	3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Faros Bi-LED; luces antiniebla LED con función cornering; retrovisores con plegado automático, calefactados, con función inclinación, electrocromáticos y con ajuste eléctrico; lavafaros integrados; cristales tintados; sensor de luces; sensor de lluvia; tirador de puerta con luz de cortesía; alerón trasero RZ Design; vidrios acústicos; climatizador bizona; asientos delanteros con ajuste eléctrico, calefactables y ventilados; asientos traseros calefactables; volante calefactable; retrovisor interior electrocromático; volante con ajuste eléctrico; cierre de puertas automático; asientos traseros abatibles; techo panorámico atenuable; iluminación ambiental multicolor; tapicería de asientos Ultra suede; volante de tres radios en Cuero Tahara; acceso y arranque sin llave; reposabrazos delantero en Cuero Tahara; Head-up display; 13 altavoces by Mark Levinson; cargador inalámbrico de smartphone Qi; control de crucero adaptativo; alerta de tráfico cruzado; selector modos de conducción; detección de ángulo muerto y alerta de salida segura.

OPCIONES Todo es de serie.

EL PROBADOR RECOMIENDA

En el acabado Luxury no hay ningún opcional disponible. Solo se puede elegir el color exterior y el de la tapicería, que es de cuero, en los dos casos sin coste añadido, sea cual sea el tono escogido.

LOS RIVALES

BYD SEALION 7 COMFORT	46.780 €
Tipo de motor	Eléctrico
Batería / Autonomía	82,5 kWh / 482 km
Potencia máxima	313 CV
Par máximo	380 Nm
Velocidad máxima	215 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Consumo recorrido mixto	19,9 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.830 / 1.925 / 1.620 mm
Capacidad de maletero	520 + 58 (delante) litros
Nos gusta	Precio más bajo y mejores prestaciones
No nos gusta	Potencia de carga máxima: 150 kW



FORD MUSTANG MACH-E	54.045 €
Tipo de motor	Eléctrico
Batería / Autonomía	72,6 kWh / 470 km
Potencia máxima	268 CV
Par máximo	525 Nm
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Consumo recorrido mixto	17,9 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.713 / 1.881 / 1.597 mm
Capacidad de maletero	402 + 100 (delante) litros
Nos gusta	Comportamiento dinámico, precio más bajo
No nos gusta	Potencia de carga máxima: 150 kW



SUBARU FORESTER

La aventura continúa

El legado Forester, uno de los SUV más versátiles en su categoría, vuelve a escena cargado de novedades. Aunque mucho no se ve, este japonés se actualiza en diversos frentes. Combina nueva cara, un único motor híbrido y tracción total.

 Juan Pablo Esteban

Desde 1997 el Forester ha supuesto un importante impulso para la marca en todo el mundo. A fin de cuentas, ha sido el Subaru más vendido a escala global en el último lustro (supone el 30% de su mix de ventas) y también el más demandado en la plaza española.

Viene ahora en una propuesta algo más ambiciosa, considerada por la marca como sexta generación que, en verdad, mantiene las señas de identidad del original, con la tracción total permanente

y el motor bóxer como argumentos ineludibles.

Nueva cara

Para la nueva temporada, el Forester, primero, se actualiza en lo estético. Lo que más altera es el frontal, de aspecto más poderoso, con nuevos calandra, faros (estrenan función cornering) y paragolpes (también trasero). El tamaño general ha cambiado, pero las proporciones son parecidas: suma 15 mm de anchura (1.830) y 30 en longitud (4.670 mm). Por su parte, las llantas



La tracción total y el motor bóxer, como antes hibridado, siguen siendo señas de identidad del modelo japonés





Las claves

- Sexta generación Forester
- Diseño renovado y equipamiento añadido
- Motor híbrido de 153 CV con diversas mejoras
- Tres acabados: Active (40.400 €), Field (42.900 €) y Touring (44.900 €)

crecen hasta 18 y 19", según versión, y hay once colores de carrocería, tres inéditos.

Una vez dentro, las modificaciones más relevantes se centran en los nuevos asientos delanteros que, anuncia Subaru, aseguran una reducción de los movimientos y balanceos de la cabeza. Al mismo tiempo, la inédita pantalla táctil central multimedia crece desde las 8" precedentes a 11,6. Es de formato vertical e integra a los lados algunos botones físicos. Hay conexión inalámbrica para el móvil.

Hereda esa percepción de coche robusto sin exceso ornamental ni tecnológico (el cuadro de instrumentos sigue confiando en relojes de agujas), con alguna nueva moldura decorativa como la del salpicadero, en la zona del acompañante. Igualmente, se ha



La tracción total permanente es, de nuevo, una de las bazas más destacadas del Forester.

trabajado para optimizar la insonorización interior.

Todo al híbrido

La apuesta mecánica se limita, como antes, al incombustible 2.0 bóxer a gasolina de cuatro cilindros, hibridado (sello ECO) y con transmisión automática Lineatronic. Subaru anuncia hasta 24 mejoras en busca de mayor eficiencia (gestión modificada para ir más tiempo en eléctrico) y refinamiento. Pese a todo, sus 153 CV son tranquilos (0-100 km/h en 12,2 segundos y punta de 188) y el consumo dista mucho de ser bajo: homologa 8,1 l/100 km en ciclo mixto.

Por su parte, el legado del Forester continúa con la clásica tracción total simétrica, mientras optimiza algunos elementos dinámicos: rigidez torsional del chasis 10% superior, dirección de



Seguridad avanzada con funciones del sistema EyeSight añadidas y otras mejoradas.



En el interior integra algunas molduras diferentes, como la de la parte del salpicadero en la zona del acompañante, y recibe nueva pantalla multimedia.

MUY CAMPERO

Comparado con muchos otros SUV de tamaño similar, el Forester despliega aptitudes offroad por encima de la media. Siempre unido a la tracción total permanente, asegura muy buena motricidad (el selector X-Mode para distintos suelos también actúa ahora marcha atrás) y las suspensiones se comportan con nota en terreno ondulado. A la vez, es muy significativa su altura libre al suelo, de 220 mm, así como las buenas cotas todoterreno: 20,4° de ángulo de ataque, 21° ventral y 25,7° de salida.

doble piñón, pedal de freno afinado y nuevas pastillas, elementos de absorción de energía en las suspensiones y aerodinámica optimizada.

Dinámicamente es tan convincente como polivalente. Por cierto, en esta nueva iteración agrega inéditos asistentes a la conducción (reconocimiento de señales, limitador de velocidad inteligente, control de crucero adaptativo y cámara delantera más potente), mejora otros y estrena cámara panorámica. □

TESLA MODEL Y JUNIPER Así es el más esperado

Datos preliminares: Juniper es la denominación interna que Tesla otorga al todocamino Model Y recién puesto al día. Estética acusadamente reformada, mejor aerodinámica, cambios de chasis y leves matices interiores dibujan al último e incuestionable superventas SUV eléctrico.  E. Cano

Cualquier cosa que sue-
ne a Tesla causa ex-
pectación. Hay quien
odia a la marca, qui-
zá por el polémico carácter de
su propietario, Elon Musk, pe-
ro también quien la sigue como
una religión. Eso sí, sus coches,
eléctricos nativos, son un éxito
comercial en medio mundo, Es-
paña incluida.

Sobre todo la berlina Model 3
y su alternativa pseudo SUV Mo-

del Y, que tras aproximadamen-
te 5 años estrena actualización.
Los datos que podemos trasladar
a cierre de estas líneas correspon-
den a la versión china, por estétí-
ca la misma para todo el mundo,
pero calcule que no variarían mu-
cho en la declinación que llegue
al Viejo Continente durante es-
te año: carrocería de 4,80 metros
de largura (1,62 de altura y 1,98
metros de anchura), 16,7 cm li-
bres al suelo, de 1.921 a 1992 kg,



A diferencia del Model 3 Highland, mantiene los brazos de
intermitencia y del selector del cambio. ¡Bien!



Derecha, multimedia en las
plazas traseras de 8", en la
consola, y arriba habitual display
central delantero, de 15,4.





Las claves

- Primera actualización de Model Y, a la venta este año
- Es más aerodinámico y silencioso
- 0-100 km/h: desde 4,3 segundos
- Recarga CC hasta 250 kW



según versión, cinco o siete plazas (a priori, como ahora, solo en versión Gran autonomía Tracción integral), mejoras estructurales y de chasis encaminadas a ganar el silencio de marcha, suavidad de manejo y agarre del vehículo...

Más aerodinámico

Y además, nuevo frontal más esbelto y aerodinámico con faro LED corrido (como la zaga, con 'luz de reflexión difusa') suplementado por otros esquinados ya

separados, llantas (19 o 20"), tonos de carrocería y paragolpes inéditos, nuevas ventanillas laminadas acústicas, materiales (despide la madera interior a favor de tela) y calidad algo más cuidados, mantenimiento de palancas de intermitencia y cambio en el volante, nueva luz interior ambiente LED... Seguirá en versiones Tracción trasera, Gran autonomía Tracción trasera, Gran autonomía Tracción integral y Performance Tracción integral. □

El diseño es ahora más aerodinámico, lo que junto a otras mejoras debe redundar en ganancias de autonomía



SORPRENDENTE

Hay curiosidades en el Model Y como un modo estacionario que fija y mantiene una temperatura segura y cómoda para mascotas solas en el vehículo; otro Camping que la adecua a acampadas y, claro está, el centinela para supervisar en remoto la seguridad del Model Y. Todo apunta que las mejoras mecánicas permitirán una autonomía claramente superior a los 600 km del actual Gran autonomía Tracción trasera.

XPENG G6 RWD STANDARD RANGE

Pisando fuerte

Llega de China y se ha propuesto poner en aprietos a sus rivales europeos y a la reina de la electrificación: Tesla. En estas páginas, su escalón de acceso, declaración de guerra al Tesla Model Y y ejemplo de que los recién llegados pueden dar mucho que hablar a base de hacer las cosas bien.

✎ Álvaro Ruiz 📷 Paloma Soria



XPENG G6 RWD STANDARD RANGE

Tipo de motor	Eléctrico
Potencia máxima	190 kW-258 CV
Par máximo	440 Nm
Batería	66 kWh
Autonomía	435 km
Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos
Precio base	44.490 € (37.990 € con Moves)
Precio desde	44.490 € (37.990 € con Moves)
Cuota Renting*	662 €/mes
Lanzamiento	Septiembre de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales



Ser el nuevo nunca es fácil, menos aún en la industria del automóvil y especialmente en el mercado europeo, donde las firmas tradicionales llevan décadas repartiéndose el pastel en exclusiva. Sin embargo, los tiempos han cambiado y, a causa de la electrificación, se está tambaleando esa hegemonía que conocemos desde que éramos niños. Tras la pandemia del coronavirus, algunas compañías chinas decidieron probar suerte en nuestro mercado. Varios años después, cabe decir que las que provienen del país asiático son legión y que han dejado de ser una amenaza para convertirse en un verdadero peligro, sobre todo si vienen pisando tan fuerte como XPeng. Y es que, cuando se aportan buenos argumentos, ser debutante es mucho más fácil.

A por el rey

De todas las marcas chinas aterrizadas en Europa en los últimos meses, XPeng es de las que más seriamente amenaza el trono de las tradicionales. Desde que se fundó en 2014 no ha dejado de crecer y ya tiene más de 13.500 empleados en todo el mundo. España es de sus mercados más modernos. Aquí propone una gama completamente eléctrica formada por dos SUV y una berlina. Su modelo de acceso es el G6, que protagoniza estas páginas. Basta echar un vistazo a su diseño, a sus especificaciones y a su precio para darse cuenta de que apunta directamente al todopoderoso Tesla Model Y, ni más ni menos, el coche eléctrico más vendido en el mundo durante 2023.

Que una marca tan joven tenga un objetivo de semejante calibre deja claro hasta qué punto viene pisando fuerte. Pues bien, lo cierto es que basta montarse en □□□



La tapa del puerto de carga abre y cierra automáticamente, desde el coche y desde el mando a distancia, como en Tesla Model 3.

VALORACIÓN

XPENG G6 RWD STANDARD R.

Imagen	XXXXX
Acabados	XXXXX
Puesto de conducción	XXXXX
Habitabilidad	XXXXX
Maletero	XXXXX
Motor	XXXXX
Recuperación	XXXXX
Prestaciones	XXXXX
Dirección	XXXXX
Caja de cambios	XXXXX
Frenos	XXXXX
Estabilidad	XXXXX
Consumo	XXXXX



Las llantas de serie son de 20" y no hay alternativa. Van calzadas sobre eficaces Michelin Pilot Sport EV.

el G6 pasa dispar dudas. Ya tiene bastantes argumentos si nos quedamos con el diseño, pues independientemente de que pueda gustar más o menos, como cualquier cuestión subjetiva, es innegable que llama la atención y que tiene personalidad, este último rasgo no tan fácil de encontrar en coches chinos. Con 4,75 metros de largo, mide exactamente lo que el Tesla Model Y, suficiente para jugar en la liga de los SUV de tamaño medio y, por tanto, para postularse como único coche en muchas casas.

Al gusto europeo

Por dentro no tiene tanto carácter, pero es justo reconocer que pocos



La iluminación que aportan los faros full LED es muy buena. Hay cámaras por toda la carrocería.



El cuadro digital muestra un diseño minimalista y muchísima información; es configurable.



Monitoriza la atención del conductor desde esta cámara instalada en el pilar A.



La ubicación del cambio es inmejorable: detrás del volante. También activa el control de crucero.



Pantalla táctil central enorme (15") y multimedia de diseño agradable, pero exige adaptación a los menús.

lo tienen hoy en día y que los europeos anteponemos la sobriedad a las fórmulas de diseño tan particulares que triunfan en el mercado asiático. Las marcas que vienen de allí (al menos, la mayoría), son conscientes de nuestras preferencias y optan por no innovar más de la cuenta, máxime en un segmento como este. Otra cuestión es que, partiendo de reglas estilísticas interior no escritas, las cosas se hagan mejor o peor. Sin ir más lejos, a mi juicio el G6 sale mejor parado que el Tesla Model Y.

Para empezar, porque cuenta con un cuadro digital muy práctico que aporta todo tipo de información sin apartar la vista del asfalto. La pantalla táctil central es enorme, como la de Tesla, obliga a pasar por ella para gestionar prácticamente cualquier cosa, como regular los espejos retrovisores, pero hay una diferencia que permite al



XPENG G6 RWD STANDARD RANGE

LO MEJOR

Habitabilidad y confort
Potencia de carga batería
Autonomía y tecnología

LO PEOR

Peso elevado
Neumáticos de dimensiones exageradas
Radio de giro mejorable





G6 apuntarse otro tanto, al menos ahora que el Model Y se acaba de actualizar y ha replanteado esta cuestión: no hay que usar el cambio de marchas desde la pantalla porque hay una palanca específica tras el volante, como la que llevan los Mercedes-Benz; práctica, fácil de utilizar e infalible. Es una de las razones por las que la ergonomía de conducción de este XPeng es muy buena. Justo es de ley mencionar la posición al volante, la visibilidad, la cantidad de huecos portaobjetos dispuestos o lo bien que va el multimedia, a pesar de que acostumbrarse a su diseño y a sus menús requiere cierto periodo de adaptación.

Tampoco se pueden pasar por alto otras dos cuestiones: calidad general y amplitud. El G6 está muy bien hecho y da la impresión de acudir a materiales de mejor factura que el Model Y, □□



Los asientos delanteros están completamente climatizados y son muy cómodos; buen espacio detrás y respaldo reclinable. Maletero grande y regular.

mientras que el espacio disponible es sobresaliente, con generosas plazas traseras y un maletero más que correcto, aunque no tan bueno como el del Model Y.

El básico cumple

En marcha vuelve a sorprender de manera positiva. La versión probada es la básica RWD Standard Range, tanto por potencia como por autonomía, con 258 CV y 435 km en ciclo combinado, respectivamente. Por encima hay un G6 RWD Long Range, también de tracción trasera, pero con 286 CV y 570 km de rango. Corona el G6 AWD Performan-

ce, que se cuaja en 476 CV con 550 km entre recargas

La cuestión es si merece la pena pagar más por cualquiera de esas dos versiones o si la analizada ya es suficiente. Por prestaciones, la respuesta debería ser clara para el común de los mortales: los 258 CV de nuestro protagonista son suficientes para moverse con toda soltura en cualquier escenario. Es relativamente grande y pesado (poco más de 2.000 kg), pero solo invierte 6,9 segundos para alcanzar 100 km/h de parado. Y lo mejor es que la entrega de potencia es más lineal de lo esperado en un eléctrico; hay patada, como en

todo cero emisiones con un mínimo de fuerza, pero no tan acusada como en otros, y eso hace que sea agradable de conducir y, sobre todo, cómodo para los pasajeros. En general, su puesta a punto está muy orientada al confort, incluida una suspensión más bien blanda.

De paso, es eficiente, tanto que es fácil acercarse a la autonomía homologada: sobre 18 kWh/100 km, de modo que supera 350 km en uso real. Cada cual valorará si basta; lógicamente para viajar más rango le va mejor, si bien compensan recargas de hasta 215 kW, por lo que las paradas serán breves a nada que el poste acompañe. □



El portón trasero tiene apertura y cierre eléctrico de serie; se acciona desde el mando o bien desde este botón.

EL PROBADOR OPINA

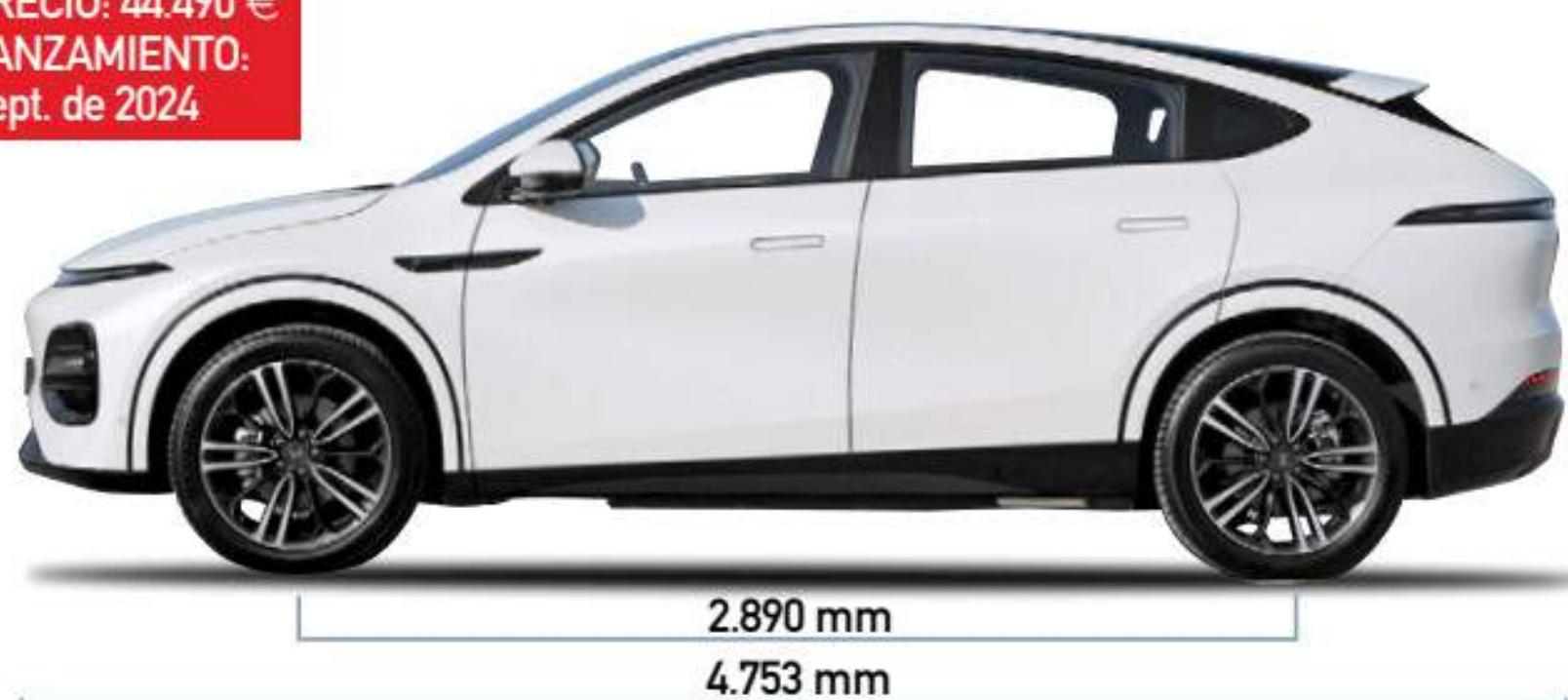
El G6 RWD Standard Range es la versión más equilibrada de la gama: un G6 RWD Long Range es algo más potente, da más autonomía y carga más rápido (280 kW), pero cuesta 5.000 € adicionales. Solo interesa en caso de viajar con mucha frecuencia.



FICHA TÉCNICA

XPENG G6 STANDARD RANGE

PRECIO: 44.490 €
LANZAMIENTO:
Sept. de 2024



1.650 mm



1.920 mm

Por precio, prestaciones,
autonomía y potencia de carga
este G6 es de las alternativas más
interesantes de su clase

MOTOR ELÉCTRICO

Motor	Trasero, síncrono de imán permanente
Potencia máxima	190 kW-258 CV
Par máximo combinado	440 Nm

BATERÍA

Tipo	Litio ferrofosfato (LFP)
Capacidad nominal	66 kWh
Tensión nominal	800V
Tiempo de carga	20 min a 215 kW en CC
Potencia de carga máxima	20 minutos a 215 kW en CC; 7,5 horas a 11 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Propulsión trasera eléctrica RWD
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal, barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y discos ventilados detrás, ABS, EBD
Neumáticos	255 / 45 R20
Llantas	20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	200 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	17,5 kWh/100 km
Autonomía	435 km
Autonomía en ciudad	n.d.

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.753 / 1.920 / 1.650 mm
Distancia entre ejes	2.890 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.025 kg
Capacidad de maletero	571-1.374 litros

CONTACTO

XPENG ESPAÑA

Calle Príncipe de Vergara, 37, 28001, Madrid

Página Web:	www.xpeng-auto.es
Telf. atención al cliente:	913 341 024
Garantía	3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Sensores de aparcamiento delanteros y traseros; cámara trasera; cámara 360°; ayuda al arranque en cuesta; control de descenso de pendientes; sistema de aparcamiento asistido; detector de fatiga del conductor; alerta de tráfico trasero cruzado; faros full LED; asistente de luces de carretera; control de crucero adaptativo; acceso y arranque manos libres; climatizador bizona; bomba de calor; asientos delanteros y traseros calefactables; asientos delanteros ventilados; cristales traseros sobretintados; cuadro digital con pantalla de 10,2"; pantalla táctil central de 15"; cargador inalámbrico doble de 50 kW para smartphones Qi; navegador; conexión a internet; Apple CarPlay y Android Auto sin cable; llantas de aleación de 20"; carga bidireccional V2L; sistema de actualizaciones inalámbricas OTA (Over-the-Air); sistema de sonido XOPERA con 18 altavoces y 960W; techo panorámico; retrovisores exteriores plegables eléctricamente y retrovisor central antideslumbramiento automático.

OPCIONES Pintura exterior (sin sobrecoste).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No hay ningún opcional disponible, únicamente se puede escoger el color exterior. El equipamiento de serie es realmente completo, tanto que, en realidad, no se echa nada en falta.

LOS RIVALES

TESLA MODEL Y TRACCIÓN TRASERA

44.490 €

Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía	60 kWh / 455 km
Potencia máxima	220 kW-299 CV
Par máximo	n.d.
Velocidad máxima	217 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,9 segundos
Consumo combinado	15,7 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.751 / 1.921 / 1.624 mm
Capacidad de maletero	854+117 (delante) litros

Nos gusta Consumo, tecnología, espacio y dinamismo

No nos gusta Todo se gestiona desde la pantalla central



ŠKODA ENYAQ 60 BASE

44.550 €

Tipo de motor	Eléctrico síncrono de imán permanente
Batería / autonomía EV	59 kWh / 433 km
Potencia máxima	150 kW-204 CV
Par máximo	310 Nm
Velocidad máxima	160 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,1 segundos
Consumo combinado	15,4 kWh/100 km
Longitud / anchura / altura	4.658 / 1.879 / 1.622
Capacidad de maletero	585-1.710 litros

Nos gusta Confort, equipamiento y amplitud interior

No nos gusta Autonomía y prestaciones más justas



FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 EcoBoost AUTO 4X4 vs. JEEP WRANGLER 4xe PHEV RUBICON

Caprichos para un día

Los todoterreno han quedado relegados al capricho, más estos dos. Son grandes, son muy potentes y se han desarrollado principalmente para superar obstáculos que van más allá del día a día. Ahora el Wrangler viene renovado y se enfrenta a un Bronco que no le pone las cosas fáciles.

✎ Eduardo Lausín ✎ Juan Pablo Esteban



FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 EcoBoost AUTO 4X4

Tipo de motor	Gasolina, 6 cil. en V, turbo
Cilindrada	2.694 cm ³
Potencia máxima	246 kW-334 CV a 5.250 rpm
Par máximo	563 Nm a 3.100 rpm
Velocidad máxima	161 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos
Precio base	87.095 €
Gama desde	87.095 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Marzo de 2023
Valoración Altagama	★★★★☆



*Consultar condiciones en ford.es

JEEP WRANGLER 4xe PHEV RUBICON

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina enchufable, 4 cil. en línea, turbo
Cilindrada	1.995 cm ³
Potencia máxima	280 kW-381 CV
Par máximo	637 Nm
Batería	17,3 kWh (brutos)
Autonomía eléctrica	38 km
Velocidad máxima	156 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,5 s
Precio	90.250 €
Gama desde	87.750 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Marzo de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



*Consultar condiciones en jeep.es



Para entender cualquiera de estos vehículos, primero hay que asumir la pasión que se respira por el todoterreno en Estados Unidos, pues allí son auténtica legión. En América el 4x4 es un estilo de vida, por no hablar de la auténtica fiebre que existe en torno a la personalización (en ocasiones extrema) para esta clase de automóviles. No es de extrañar, por tanto, que cada uno de estos modelos sea pilar fundamental en sus marcas, quizá no tanto en lo que a ventas refiere, pero sí en lo que a imagen y fidelización respecta. Nada que ver con Europa, que casi parece denostarlos, pese a que Jeep, y desde hace poco también Ford, hayan decidido aventurarse a traer aquí a estos monstruos del offroad.

El último en llegar

Tras no pocas décadas desaparecido, el Bronco ha vuelto a la vida. Puede que usted no haya oído hablar jamás de él, pero en su país na-

tal llegó a ser un todoterreno muy popular en los 70, y a día de hoy muy cotizado. No menciono a este primer Bronco por casualidad. Y es que este nuevo modelo trata de imitar su aspecto: parrilla ancha, faros redondos, diseño global cuadrado...

El Bronco puede con todo. Se adapta al arquetipo de todoterreno tradicional, aunque con algunos matices. Por ejemplo, el eje trasero es rígido, pero el delantero es de paralelogramo deformable, como un vehículo convencional. Con todo, esta versión Outer Banks es la más domesticada (existe un Badlands más orientado al todoterreno extremo): viene con tracción total con modos 2H, 4H y reductora, múltiples modos de conducción que se adaptan al terreno y hasta bloqueo del diferencial trasero. Por si esto fuera poco, monta neumáticos mixtos Bridgestone Dueler AT, presume de una altura libre al suelo de 237 mm, puede vadear 800 mm y sus ángulos todoterreno facilitan el avance con independencia



La iluminación full LED es de serie: tanto faros como pilotos se inspiran en los del Bronco original.



Debido a la nueva homologación, el Wrangler pierde la etiqueta CERO

del tipo de suelo: 38,1° de entrada, 31,4° ventral y 21,9° de salida. En esto, es indiscutiblemente uno de los coches de serie más capaces del mercado teniendo presente, como decía, que estamos ante la variante más 'de carretera' del Bronco.

A su lado hemos colocado el que pasa por rival natural. De hecho, Ford ha creado el Bronco solamente para dar caza al Jeep Wrangler, incluso aquí en Europa, donde el icono americano lleva comercializándose durante generaciones. Es más, lleva siéndolo desde el famoso Willys, en el que lleva inspirándose desde su nacimiento, hace ya no pocas décadas. Acaba de actualizarse y, por fin, estandariza algunos elementos que se habían quedado atrás, pero no lo básico. A modo de repaso, y de comparación con el Bronco, el Wrangler emplea un esquema totalmente clásico de doble eje rígido y, en esta versión Rubicon (comparable al Badlands del Bronco), añade desconexión de la estabilizadora delantera, triple blo-





El cuadro de mandos del Ford es muy completo, pero al mismo tiempo algo complejo de manejar.



Muchos elementos se sitúan arriba, para permitir el vadeo.



Esta versión no tiene diferencial central, como el Badlands.



Cambio automático de diez relaciones. Puede que demasiadas...



El multimedia es completo, aunque la interfaz se ve algo anticuada.

FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 EcoBoost AUTO 4X4

▲ LO MEJOR

Capacidades offroad
Mejor calidad de rodadura
Equipamiento

▼ LO PEOR

Peso muy elevado
Consumo muy alto
Detalles de acabado



El Outer Banks equipa neumáticos mixtos. Habría que ir al Badlands para una monta más agresiva.



Arriba, guías en el capó que ayudan a controlar, desde la cabina, el tamaño del coche.



queo de diferencial, tracción total con modos 2H, 4H, 4A y reductora, gomas BF Goodrich Mud-Terrain T/A KM2... Incluso ángulos y cotas son competitivos: 253 mm de altura libre al suelo, 760 mm de altura de vadeo y ángulos de 36,6° de entrada, 21,4° ventral y 31,8° de salida.

Mecánicas diferentes

Algunos de estos datos serían todavía mejores en sus respectivas ver-

siones de batalla corta, que las hay en uno y otro, si bien no llegan al mercado español.

Hasta el momento son coches, ya se habrá fijado, con un denominador común: unas bestias offroad. Con todo, las mecánicas que mueven uno y otro son del todo antagónicas. Para ir en orden, el Bronco acude a un enorme (para los tiempos que corren) 2,7 litros V6 turboalimentado de gasolina con un total de 334 CV y 563 Nm de par máximo. Sí, de potencia va sobrado, a pesar del elevadísimo peso del conjunto, que sorprendentemente lo es más que el de su competidor.

Digo que sorprende porque el Jeep arrastra una batería de 17,3 kWh para alimentar un propulsor eléctrico de 145 CV y 245 Nm de par límite con el que puede rodar ahora unos escasos 38 km sin consumir una gota de combustible; pierde la etiqueta CERO y se contenta con la ECO. Efectivamente, el Wrangler es un híbrido enchufable (a lo anterior suma una mecá-□□□

VALORACIÓN

FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 EcoBoost AUTO 4X4

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



El cuadro de mandos analógico se acompaña de una pantalla digital que muestra mucha información...



... como estos datos todoterreno en tiempo real.



Selector del modo de funcionamiento del sistema híbrido.



Doble palanca, una para el cambio y otra para la caja de transferencia.



Entre las novedades, el multimedia, ahora más grande y con más funcionalidades.

nica de gasolina 2.0 turbo de cuatro cilindros y 272 CV) con un total de 381 CV y 637 Nm. Es claramente más capaz y también mucho más rápido que el del óvalo aunque, seamos sinceros, las prestaciones no son lo importante aquí.

Más interesante es la entrega y cómo se transmite la fuerza al suelo. Partiendo de la base de ambos son auténticas bestias sobre cualquier firme, el Jeep tiene una ventaja teórica: el par instantáneo de su mecánica eléctrica. Siento al Wrangler un poco más preciso en salida, tanto que, en ocasiones, a la hora de afrontar un obstáculo, lo podremos hacer en modo completamente eléctrico: el motor se instala en la transmisión, en vez de en el eje trasero, como en muchos otros híbridos enchufables 4x4, de modo que, independientemente de si circulamos con la motorización de gasolina arrancada o no, todo el sistema de transmisión funciona

JEEP WRANGLER 4xe PHEV

▲ LO MEJOR

Par motor
Consumo con cargas habituales
Capacidades off road

▼ LO PEOR

Menor calidad de rodadura
Detalles acabado
Precio muy elevado

VALORACIÓN

JEEP WRANGLER 4xe PHEV

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★★★



El Rubicon equipa estabilizadora delantera desconectable y triple bloqueo de diferencial



Como el Bronco, el Wrangler es un coche con techo duro desmontable. ¡Y se pueden quitar las puertas!





La iluminación es full LED de serie. Hay leves cambios de estilo en la parrilla para este último Wrangler.



exactamente igual. No es un 4x4 'de mentira'. En su contra, además del peso extra (aunque en este caso no suponga desventaja frente al Bronco), exige enchufarlo a la red, tiene un tacto de freno más impreciso (a causa de la regeneración) y pierde empuje una vez agota la batería por completo.

As en la manga

A su vez, el Bronco es un coche más natural de funcionamiento: arrancar el motor es lo único de lo que hay que preocuparse, pues por no tener no tiene ni una simple hibridación ligera. Pero aquí el Wrangler muestra una ventaja clara: en función del trayecto, puede incluso hacer medias de apenas 5 l/100 km. Eso sí, con la pila gastada es muy poco eficiente y las ventajas se esfuman. Con todo, rebaja los más de 12 l/100 km que registra el Bron-

co, pensado más para un país en el que se paga el litro de 95 a apenas un euro al cambio.

Dicho esto, y al margen de mecánicas, Bronco y Wrangler son dos productos bastante parejos en conducción todoterreno. El chasis algo más avanzado del Ford muestra algo menos de torsión y permite a la suspensión trabajar de manera algo más efectiva, pero no es mucho más capaz que el competidor. Este es, por contra, bastante más rudo en todos los sentidos, sin bien la reciente actualización viene acompañada por una mejora notable en la calidad de rodadura.

Ya sobre asfalto salen a relucir grandes diferencias. El del óvalo es notablemente más estable, bastante más preciso, sin ser tampoco tan refinado como los mucho más caros Land Rover Defender y Mercedes-Benz Clase G. □



Aunque el Wrangler parece muy ancho, lo cierto es que el Bronco lo es todavía más.



La carga se efectúa siempre en CA a un máximo de 7,2 kW: tarda 2,5 horas en llenar del todo.



EL PROBADOR OPINA

Soy amante del Wrangler y con esta actualización me parece un coche aún más interesante a nivel dinámico, si bien el Bronco sigue un pasito por encima. La pérdida de la etiqueta CERO del Jeep, aunque luzca el interesante distintivo ECO, es algo a lamentar.



FORD BRONCO OUTER BANKS



El Bronco es un coche grande y bastante habitable dentro, aunque el acceso, debido a su altura, es complejo. El maletero es más pequeño.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alerta por cambio involuntario y mantenimiento de carril; detector de fatiga; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; asistente de luz de carretera; alerta por tráfico trasero cruzado; frenada de emergencia automática; iluminación LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking traseros; cámaras de visión 360°; selector de modos de conducción; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 12"; Bluetooth;

sistema de navegación; integración Android Auto y Apple CarPlay; radio digital DAB; cargador inalámbrico para móviles Qi; freno de estacionamiento eléctrico; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros de ajuste eléctrico calefactables; retrovisor interior fotocromático; equipo de sonido B&O con diez altavoces; protección de bajos, techo rígido desmontable y llantas de 18".

OPCIONES Pintura metalizada (1.346 €); taloneras (785 €) y gancho de remolque desmontable (1.346 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Lo dotación de serie es bastante completa y, en cualquier caso, no hay apenas dónde elegir. El gancho de remolque desmontable le hará el favor a más de uno.

JEEP WRANGLER RUBICON



El Jeep es algo más limitado dentro, pero tiene un maletero de mayor tamaño. Como aquel, abre el portón trasero de forma lateral.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Asistente de arranque en cuesta; frenada de emergencia automática; iluminación full LED; control de velocidad de crucero adaptativo; control de ángulo muerto; sensores de luz y lluvia; barra estabilizador delantera desconectable; ejes delantero y trasero bloqueables; tracción total con reductora; control de descensos; sensores de parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; climatizador bizona; sistema multimedia Uconnect con pantalla táctil de 12,3"; navegador, Bluetooth; Android Auto y

Apple CarPlay; radio digital DAB; retrovisores exteriores de ajuste eléctrico y calefactables e interior fotosensible; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros calefactables; volante en cuero; tapicería en cuero Napa; sistema de sonido Premium Alpine y llantas de 17".

OPCIONES Pintura metalizada (1.065 €); paquete Dual Top: incluye bolsa de almacenamiento y techo de lona (3.691 €) y techo corredizo Power Soft Top (3.328 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Viene con todo el equipamiento de serie. Lo único a elegir es básicamente el tipo de techo que queramos: duro, duro convertible, de lona...





FICHAS TÉCNICAS

JEEP WRANGLER 4xe PHEV RUBICON

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	1.995 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	200 kW-272 CV a 5.250 rpm
Par máximo	400 Nm entre 3.000 y 4.500 rpm

MOTOR ELÉCTRICO

Tipo de motor	n.d.
Ubicación	Delantero longitudinal
Potencia máxima	107 kW-145 CV
Par máximo	245 Nm

SISTEMA HÍBRIDO

Tipo de motor	Híbrido eléctrico-gasolina enchufable
Potencia máxima comb.	280 kW-381 CV
Par máximo combinado	637 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio
Capacidad nominal	17,3 kWh (brutos)
Tensión nominal	n.d.
Tiempo de carga	2,5 h a 7,2 kW en CA;
Potencia de carga máx.	7,2 kW en CA

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total conectable
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 8 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial. Reductora

BASTIDOR

Suspensión delantera	Eje rígido, resorte helicoidal y barra estabilizadora desconectable
Suspensión trasera	Eje rígido, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 330 mm (del.) y de 345 mm (tras.)
Neumáticos	255/75 R17
Llantas	7,5 x 17 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	156 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,5 segundos

CONSUMOS

Combinado	4 l/100 km
Autonomía EV	38 km
Emisiones	91 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.882 / 1.894 / 1.901 mm
Distancia entre ejes	3.008 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	n.d.
Capacidad de maletero	533-1.910 litros



Son dos de los todoterreno más extremos del mercado



FORD BRONCO OUTER BANKS 2.7 V6 EcoBoost AUTO 4X4

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en V, turbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	2.694 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	246 kW-334 CV a 5.250 rpm
Par máximo	563 Nm a 3.100 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total conectable
Caja de cambios	Automático con convertidor de par y 10 velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial, reductora

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Eje rígido y resorte helicoidal
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 311 mm (del.) y 308 mm (tras.)
Neumáticos	255/70 R18
Llantas	7,5 x 18 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	161 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	6,7 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	13,7 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	326 g/100 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.811 / 1.928 / 1.852 mm
Distancia entre ejes	2.950 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.289 kg
Depósito de combustible	79 litros
Capacidad de maletero	471-504-1.780 litros

VOLKSWAGEN GOLFTSI 150 CV STYLE vs. GOLFTDI 150 CV DSG STYLE

La duda eterna

¿Gasolina o diésel? Durante décadas ha sido la delicada elección en nuestro país hasta la llegada de la electrificación y sus diferentes 'caras', la opción actualmente preferida por los conductores, sobre todo de los más urbanitas. Pero hay vida más allá de la ciudad. Recuperamos el duelo TSI-TDI en el incombustible Golf.

E.Cano Paloma Soria

Al Golf hay que tenerle máximo respeto. Lleva 50 años en activo, desde que el prestigioso Giorgio Giugiaro lo dibujase en una hoja en blanco en 1974. Desde entonces, un total de ocho generaciones le contemplan. Y ya anunciamos que habrá novena. Ciertamente, ya no reina en Europa como hizo durante años. Tampoco en España aparece ya entre los primeros puestos por-

que la llegada de los SUV ha lastrado progresivamente el éxito de berlinas y monovolúmenes. Antaño, nuestro protagonista tuvo esas dos carrocerías.

Ahora contempla opciones hatchback (cinco puertas) y familiar Variant, combinadas con una generosa oferta de motorizaciones. Se cayó hace años la opción eléctrica pura ante la llegada del Volkswagen ID.3, pero sigue estando disponible con tres tec-

nologías y las tres etiquetas ambientales que reparte la DGT, en función de las emisiones. Es curioso, y hasta cierto punto lógico, que al cierre del pasado año las ventas de híbridos sin enchufe hayan superado, por primera vez, a los de gasolina.

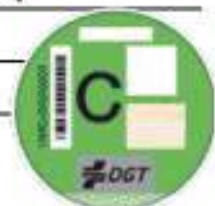
El sello ECO resulta muy atractivo para conductores urbanitas. El Golf lo ofrece, como también dispone del CERO asociado a sendas versiones híbridas enchufables, muy



VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 CV STYLE

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.498 cm ³
Potencia máxima	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	224 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,6 segundos
Precio base	36.140 € (dto. 32.250 €)
Gama desde	29.110 € (dto. 25.780 €)
Cuota mensual*	449 € / mes
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Más información en volkswagen.es



VOLKSWAGEN GOLF 2.0 TDI 150 CV DSG STYLE

Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Cilindrada	1.968 cm ³
Potencia máxima	150 CV entre 3.000 y 4.200 rpm
Par máximo	360 Nm entre 1.600 y 2.750 rpm
Velocidad máxima	223 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos
Precio base	37.820 € (dto. 33.795 €)
Gama desde	29.110 € (dto. 25.780 €)
Cuota mensual *	420 € / mes
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

* Más información en volkswagen.es



eficientes pero dependientes de enchufe. También ofrece motores térmicos sin hibridar, incluidas las eficientes declinaciones turbodiesel que siguen en caída libre, aunque aún tienen su público.

Menos urbanitas

Lo cierto es que hay muchos que viven y se mueven en ámbitos rurales o poblaciones pequeñas donde no rigen zonas ZBE o limitaciones por contaminación. Y ahí las dos versiones del Golf aquí enfrentadas aún tienen mucho que decir.

Surge la eterna duda previa a la electrificación: ¿gasolina o diésel? No es manca la oferta Golf en este plano. Bien, nos decantamos por la misma potencia, 150 CV (la más equilibrada para este coche), que llega por diferentes rutas. En el turbodiesel desde un propulsor

2.0 TDI con transmisión automática DSG7. Si nos decantamos por el de gasolina, el 1.5 TSI con la misma potencia asocia exclusivamente caja manual de seis marchas, y si lo queremos DSG hay que dar el salto a la hibridación ligera 1.5 e-TSI, ya ECO; son 1.920 € más.

Si vamos más justos de bolsillo, el Golf con acabado Style arranca en el 2.0 TDI de 115 CV y cambio M6 desde 32.130 €, con descuentos y financiación. Y por 31.990 tendremos su equivalente de gasolina 1.5 e-TSI 115 CV DSG7, ambos libres de tributar en el impuesto de matriculación (el resto sí paga).

Vamos con nuestro particular duelo. A igualdad de equipamiento, el TDI es 1.680 € más caro. Si valoramos el cambio automático con doble embrague la diferencia se esfuma. Pero habrá quien no lo quiera o a quien □□□



VALORACIÓN

VOLKSWAGEN GOLF
2.0 TDI 150 CV DSG7

Imagen	XXXXX
Acabados	XXXXX
Puesto de conducción	XXXXX
Habitabilidad	XXXXX
Maletero	XXXXX
Motor	XXXXX
Recuperación	XXXXX
Prestaciones	XXXXX
Dirección	XXXXX
Caja de cambios	XXXXX
Frenos	XXXXX
Estabilidad	XXXXX
Consumo	XXXXX

no convenza. Seguimos con los números. Valorando el consumo homologado y el precio actual del combustible, la mayor inversión del turbodiesel se amortiza a los 86.153 km (ahorro de 1,95 €/100 km)

Es una distancia ya considerable, pero si tuviéramos que decantarnos por uno, seguramente elegiríamos el TDI. Más allá de la calidad de vida en el día a día por el cambio DSG, también gozaremos de mayores rendimiento y autonomía.

Más resolutivo

El diésel juega con ventaja porque con la misma potencia saca gran ventaja en valores como el par máximo. Y este es el que más se aprovecha porque la capacidad de trabajo del propulsor es superior, sobre todo a bajo régimen. Son 360 Nm frente a los 250 del TSI, un tercio por encima. Por supuesto, su capacidad de recuperación (reprís) es más evidente y determinante a la hora de realizar adelantamientos o a cualquier sugerencia sobre el acelerador.



De serie montan faros full LED. En opción ofrecen matriciales en el paquete Hola Visión (1.040 €).



Cuadro Digital Cockpit Pro de 10,25" de serie. Es configurable (a elegir entre varias presentaciones).



La variante diésel monta caja DSG7 con levas de volante, para engranar de forma manual/secuencial.



El cambio DSG tiene programa deportivo. En el TSI es manual y porta tecnología de ahorro ACT.



La nueva pantalla táctil de 12,9" es de serie en las dos versiones. La barra inferior va ahora iluminada.

Además, la función 'kick-down' del acelerador convierte cualquier maniobra así (piense en una simple incorporación a vía) en pura aceleración, más en caso de apuro. La transmisión automática DSG de siete marchas permite engranar de manera secuencial desde levas del volante y contempla un programa deportivo que permite apurar el salto entre ellas en una zona más alta del cuentavueeltas.

Sobre el cambio manual de seis marchas del 1.5 TSI, goza de un tacto agradable y preciso. Punto. Quizá en vehículos de corte más deportivo se aprecie que fuera algo más rápido en los movimientos de la palanca, pero con este nivel de potencia... Por cierto, las versiones Gol GTI y R (esta última con 333 CV) van con DSG.

Ya hemos comentado que la batalla contra el crono es favora-





VOLKSWAGEN GOLF **2.0 TDI 150 CV DSG7**

▲ LO MEJOR

Calidad y confort general
Consumo y autonomía
Rendimiento frente a TSI

▼ LO PEOR

Precio algo más elevado
Maletero solo correcto
Plaza central trasera

ble al diésel en casi todas las mediciones. También juega a su favor el consumo. Con el TDI 150 CV nos hemos movido con una media de 5,3 l/100 km durante la comparativa. Por su parte, su alternativa a base de sin plomo ha requerido 6,5. Las diferencias se estrechan en ciudad, pero en carretera o autovía el diésel es sencillamente imbatible.

Tecnología ACT en el TSI

Un 2.0 TDI que, precisamente, cuenta con sistema de impulso a vela para reducir sed. El TSI añade una tecnología más sofisticada, la desconexión automática (o ACT) de los dos cilindros centrales cuando las condiciones de carga mecánica lo autorizan. En la práctica es tan refinado de funcionamiento que resulta prácticamente indetectable, incluso cuando vuelven a operar. □□



Asientos ergoActive, con regulación eléctrica y memorias para el conductor. Detrás ofrece climatización independiente; el maletero cubica 381 litros.

VALORACIÓN

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 CV

Imagen	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Acabados	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Puesto de conducción	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Habitabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Maletero	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Motor	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Recuperación	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Prestaciones	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Dirección	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Caja de cambios	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Frenos	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Estabilidad	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
Consumo	✖ ✖ ✖ ✖ ✖

Dinámicamente no hay diferencias, como es lógico. Tienes que ser Fernando Alonso para detectar los 95 kg de lastre extra en el diésel, pues presumen de un notable nivel de confort y agilidad. La dirección y la suspensión están bien calibradas. En opción pueden instalar amortiguadores de perfil más firme y deportivo (440 €) e incluso suspensión adaptativa DCC (se pone en 845 €).

Altos de gama

Ambos vehículos cuentan con un asistente de conducción que da a elegir entre perfiles ECO,

Confort, Sport e Individual (altera la vivacidad de acelerador, cambio automático DSG...)

Resta analizar el interior, que al tratarse del mismo coche es un calco en cuanto a habitabilidad o calidad percibida. La insonorización es notable (mejor en el TSI) y el tacto general, riguroso. No brillan especialmente en espacio o maletero frente a rivales compactos más grandes, pero tampoco defraudan en estas parcelas. La pantalla táctil de 12,9" preside ambos salpicaderos, ahora retroiluminada para ajustar clima y volumen.

A saber, nuestras motorizaciones solo están disponibles con los acabados Style y R-Line, es decir, declinaciones altas de precio pero que ya comprenden estándares de equipamiento (más en seguridad) realmente generosos y avanzados. □

EL PROBADOR OPINA

Mismo sello DGT (nunca ECO en el diésel, sí el Golf eTSI) y misma potencia. Por 1.680 € más el TDI se antoja más atractivo por gasto, rendimiento y cambio DSG.



VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 CV

▲ LO MEJOR

Calidad y confort general
Dinámica y tecnología
Dotación de serie

▼ LO PEOR

Consumo más elevado
Maletero solo correcto
Sin opción a cambio DSG con esta motorización





VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 CV

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.498 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	110 kW-150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
Par máximo	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y de tracción con diferencial electrónico XDS
Frenos	Discos ventilados delanteros, discos macizos traseros
Neumáticos	225 / 45 R17
Llantas	7,5 x 17 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	224 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8,6 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	5,6 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	126 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.282 / 1.789 / 1.483 mm
Distancia entre ejes	2.620 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.346 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	381-1.237 litros

FICHAS TÉCNICAS



VOLKSWAGEN GOLF 2.0 TDI 150 CV DSG

MOTOR

Tipo de motor	Diésel, 4 cilindros en línea, turboalimentado
Ubicación	Delantero transversal
Cilindrada	1.968 cm ³
Alimentación	Inyección directa, turbo geometría variable e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	110 kW-150 CV entre 3.000 y 4.200 rpm
Par máximo	360 Nm entre 1.600 y 2.750 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción delantera
Caja de cambios	Automática con doble embrague y 7 relaciones, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	Independiente McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción, XDS
Frenos	Discos ventilados delante y discos macizos detrás
Neumáticos	225 / 45 R17
Llantas	7,5 x 17 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	223 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	8 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	4,6 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	122 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.282 / 1.789 / 1.483 mm
Distancia entre ejes	2.620 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	1.441 kg
Depósito de combustible	50 litros
Capacidad de maletero	381-1.237 litros

MERCEDES-BEZ G 580 con tecnología
EQ Edition One **vs.** MERCEDES-AMG G 63

Tan iguales...

... tan distintos. A pesar de un aspecto casi idéntico, las mecánicas que mueven estos dos todoterrenos son completamente dispares. El Clase G se enfrenta a sí mismo en una comparativa en la que encaramos el delicioso V8 con su alter ego eléctrico. ¿Es este el futuro del Clase G?

📄 Eduardo Lausín 📷 Paloma Soria



MERCEDES-BENZ G 580 con tecnología EQ Edition One

Tipo de motor	Eléctrico (4 motores)
Potencia máxima	432 kW (587 CV)
Par máximo	1.164 Nm
Batería	116 kWh útiles
Autonomía	455 km
Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,7 segundos
Precio	196.221 €
Gama desde	148.675 €
Cuota Renting*	n.d.
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆

*Consultar condiciones en mercedes-benz.es



MERCEDES-AMG G 63

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, biturbo
Cilindrada	3.982 cm³
Potencia máxima	430 kW-585 CV a 6.000 rpm
Par máximo	850 Nm entre 2.500 y 3.500 rpm
Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,3 segundos
Precio base	219.300 €
Gama desde	148.675 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Abril de 2024
Valoración Altagama	★★★★★



Voy a ser directo: el Clase G 100% eléctrico me ha gustado mucho. Es libre de dejar de leer, pero he llegado a esta conclusión después de conocer un par de datos que, si me lo permite, a continuación le detallo. Créame, va a estar de acuerdo conmigo. Hablando con responsables de Mercedes-Benz, me revelaron un dato sobrecogedor: más del 90% de usuarios de Clase G jamás pisa campo. A pesar de ello, y aquí va el segundo dato curioso, Mercedes-Benz colocó casi 300 unidades del modelo el año pasado en España. Y añadido: el Clase G más básico arranca en 148.000 €.

Como comprenderá, que haya un Clase G a pilas no supone ningún contratiempo para el cliente tipo de este vehículo. Al contrario, solo veo ventajas... y un solo



La carga en AC asciende a 11 kW de potencia y en CC a 200 kW. Las cargas son muy rápidas.

inconveniente. Verá, el G 580 es prácticamente idéntico a un Clase G cualquiera y, salvo la parrilla cerrada, un capó ligeramente más elevado que desvía mejor el aire fuera del ineficiente parabrisas (casi vertical) y unas cortinas de aire en los abultados pasos de rueda traseros, no hay cambios.

Mejor todoterreno

Ahora bien, si comparamos datos este nuevo Clase G cero emisiones es mejor todoterreno. Tiene 250 mm de altura libre al suelo, 850 de altura de vadeo y ángulos de entrada y salida de 32° y 30,7°, respectivamente. El único dato en el que pincha es en el ángulo ventral, de solo 20,3°, debido a la posición de la batería.

Tiene lógica: Mercedes-Benz ha tenido que rediseñar hasta el esquema de suspensión para meter una pila de ¡116 kWh! bajo el piso. Una monstruosidad que los ingenieros han protegido con una plancha de material compuesto que, lógicamente, ocupa espacio y resta altura justo en la panza del vehículo. Pese a ello, este Cla-



Las llantas son de nueva factura, ahora con un diseño aerodinámico para ayudar a reducir gasto.



La iluminación es en tecnología full LED matricial de serie; de los mejores faros de este tipo.



se G se atreve con todo y sale al campo ávido de aventuras. No en vano, equipa reductora (aunque es un sistema virtual que ralentiza el avance y las reacciones del sistema de propulsión en tres niveles) y propone varios modos de avance inéditos, como el G-Turn (el coche gira sobre sí mismo tipo tanque) o el más interesante G-Steering, que bloquea la rueda trasera interior al viraje para reducir el radio de giro. Soberbio.

Claro que todo eso es una demostración de tecnología eléctrica, para escépticos. Este Clase G equipa no uno ni dos, sino cuatro motores, uno en cada rueda. Son idénticos y generan un total de 587 CV de potencia y, atento, 1.164 Nm de par límite. Es decir, tiene prácticamente la misma potencia que el G 63 AMG del que luego le hablo. Lo que no tiene es la misma fuerza en aceleración. Es muy rápido, pero cierra el 0-100 km/h en 4,7 segundos, más lento, y eso es porque su peso es desorbitado. En total, este G 580 declara 3.085 kg. Vaya, que si nos descuidamos casi tendríamos que

MERCEDES-BENZ G 580 con tecnología EQ Edition One

▲ LO MEJOR

Rendimiento
Confort de marcha
Capacidades off road

▼ LO PEOR

Consumo
Autonomía
Altura en aparcamientos subterráneos



El cuadro de mandos, como es habitual, es plenamente configurable y muy completo.



En este panel se controlan todos los modos offroad.



Se puede acceder a la información eléctrica desde el botón EQ.



Este Edition One luce fibra de carbono con detalles en color azul.



Nuevo multimedia, ahora con pantalla táctil. Android Auto y Apple CarPlay son inalámbricos.



De serie cambia la rueda de repuesto por un compartimento para guardar los cables.



El Clase G eléctrico tiene mejores cotas todoterreno que cualquier otro G

aprobar el permiso de conducir de tipo C, el de camiones.

Esto tiene otras desventajas, como el gasto y la autonomía: la batería es muy grande, pero necesita mucha energía para moverlo. Entre la comprometida aerodinámica del vehículo y semejante tara hemos medido una cifra media de consumo de 39,1 kWh/100 km, la más alta que jamás hayamos registrado en un eléctrico. En otras palabras, drena pila de tal forma que

sus 116 kWh apenas dan para recorrer 280 km. Para ponerlo en perspectiva, si un EQA, el todocamión eléctrico más accesible en Mercedes-Benz, consumiera lo mismo no podríamos extraerle ni 200 km con la que lleva de 70 kWh.

Sin embargo, haciendo una radiografía del cliente tipo del Clase G no me parece ni de lejos un problema. Sobre todo porque apenas viaja y, por contra, cuenta con todas las ventajas de etiqueta CERO de Tráfico, por primera vez en un Clase G. Eso sí, teniendo en cuenta que el usuario será muy urbana encuentro una enorme pega de esta tecnología aplicada a este vehículo: la altura máxima habitual en aparcamientos subterráneos es de 1,90 metros, y este Clase G los sobrepasa. No sería dilema si no fuera porque la mayoría de cargadores en grandes ciudades se encuentran en parkings bajo tierra, lo que reduce enormemente las posibilidades de carga. No es teoría, lo he vivido durante

VALORACIÓN

MERCEDES-BENZ G 580 con tecnología EQ Edition One

Imagen	*****
Acabados	*****
Puesto de conducción	*****
Habitabilidad	*****
Maletero	*****
Motor	*****
Recuperación	*****
Prestaciones	*****
Dirección	*****
Caja de cambios	*****
Frenos	*****
Estabilidad	*****
Consumo	*****



El cuadro de mandos del AMG es idéntico, pero muestra algunos datos de rendimiento adicionales.



Los botones táctiles al volante son de todo menos cómodos.



Mando satélite de volante: selecciona varios parámetros.



A la derecha del volante, el selector de modos de conducción.



Mismo multimedia MBUX de nueva generación, con la última versión de control por voz. Excelente.

los días de prueba con este vehículo: he tenido que abortar en varias ocasiones la carga porque el coche no cabía en las estaciones que frecuento.

Alternativa térmica

Es el mismo problema que encontramos en cualquier otro Clase G, claro, pero echar gasolina es mucho más sencillo que rellenar una batería. Y se lo digo también desde la experiencia que es echar sin plomo a un AMG G 63, bastante a menudo. Es, por potencia y casi por precio, la alternativa con motor térmico al G 580. Da 585 CV, aunque 'solo' 850 Nm de par motor. Con todo, como es más liviano (si es que a 2.640 kg se les puede llamar así), es aún más rápido: cierra el 0-100 km/h en solo 4,3 segundos y empuja hasta 220 km/h.

Todo ese torrente proviene del archiconocido 4.0 V8 biturbo que motoriza a práctica-

mente toda la familia Mercedes-AMG, aunque hay novedades de calado. Por primera vez el Clase G AMG exhibe etiqueta medioambiental ECO al haber recibido un sistema híbrido ligero a 48V que añade propulsor eléctrico de apoyo. No, no puede rodar en modo 100% eléctrico en ningún caso, pero ayuda en aceleración y arranque, lo que ahorra 1,2 l/100 km en homologación. Interesante, pero quizá despreciable en un vehículo que registra medias reales de uso en el entorno de 16 l/100 km. Vaya, que el G térmico gasta casi al ritmo del G eléctrico, solo que el primero saca más partido al depósito de 100 litros y permite recorrer largas tiradas con muchas más garantías. Puede que por ese motivo esta versión del popular 4x4 alemán sea la más vendida de todas, y ahora, con lo jugosa que resulta, aquí en España, la viñeta ECO, no ten-

MERCEDES-AMG G 63

▲ LO MEJOR

Rendimiento y sonido del V8
Comportamiento
Autonomía frente a G 580

▼ LO PEOR

Gasto desorbitado
Precio muy elevado
Tamaño global

VALORACIÓN

MERCEDES-AMG G 63

Imagen	★★★★★
Acabados	★★★★★
Puesto de conducción	★★★★★
Habitabilidad	★★★★★
Maletero	★★★★★
Motor	★★★★★
Recuperación	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Dirección	★★★★★
Caja de cambios	★★★★★
Frenos	★★★★★
Estabilidad	★★★★★
Consumo	★★★☆☆



Mercedes-Benz ha aplicado cambios estéticos menores sobre la carrocería de los nuevos Clase G.



go duda de que dará un impulso aún mayor a sus ventas.

¿Con cuál me quedo de ambos? Indiscutiblemente con el G 63, pero por una cuestión pasional. Ahora bien, entiendo completamente al futuro comprador del G eléctrico, más interesado por la tecnología, por la movilidad eléctrica y, sobre todo, por esos 'juguetitos' extra que apa-



El G AMG acude a un esquema de tracción tradicional, con reductora y triple bloqueo de diferencial.

reja esta variante frente al térmico, como los mencionados G-Turn y G-Steering. A fin de cuentas, seguramente la autonomía no sea problema para ese cliente que gasta 200.000 € en un coche, pues seguro tiene otros tantos para cubrir mejor esa necesidad concreta. Y esa es realmente la única pega que cabe sacar al G 580: todo lo demás lo hace de forma impecable, en ocasiones mejor que cualquier otro Clase G.

Se compra como icono

De hecho, la única diferencia verdaderamente palpable entre estos dos vehículos es que el AMG tiene una puesta a punto ligeramente más firme y directa, mientras que el G 580 es algo más dulce y confortable. Y, francamente, no creo que mucha gente adquiera el G 63 con la intención de extraerle todo



Baca y soporte de la rueda de repuesto forman parte de una opción de más de 14.000 €.

su potencial. Lo dice Mercedes-Benz, no yo: "Un Clase G se compra como icono, no como todoterreno".

Finalmente, ofrecen un equipamiento similar y una tecnología actualizada que pasa, principalmente, por el afamado sistema multimedia MBUX de nueva generación (ya era hora), ahora sí, con pantalla táctil y multitud de nuevas funcionalidades. □



EL PROBADOR OPINA

El G 63 es mucho más pasional, y es que su V8 es irresistible. Pero comprendo el concepto eléctrico entendiendo cómo es el usuario tipo de este coche. Si no fuera porque recargarlo en ciudad puede ser una odisea, podría ser el G perfecto.





La personalización en el Clase G es casi infinita. Se pueden crear más de 250.000 combinaciones diferentes.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; control de crucero; reconocimiento de señales; detector de fatiga; asistente de mantenimiento de carril; control de ángulo muerto; asistente de luces de carretera; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión periférica; bloqueos de diferencial central, delantero y trasero; Dynamic Select; Low Range; climatización de tres zonas; tapicería de cuero; asientos delanteros eléctricos; cuadro de mandos digital; multimedia MBUX con pantalla táctil; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; radio

digital; sonido 3D Burmester y llantas de 20". **OPCIONAL** Pintura Manufaktur (5.824 €); paquete de confort: incluye acceso sin llave, posavasos climatizados y cargador inalámbrico para móvil (2.362 €); paquete AMG performance: incluye AMG Track Pace, vel. máx. a 240 km/h, estabilizadoras activas, pinzas de freno en rojo o negro y llantas forjadas de 22" (14.905 €) y paquete AMG Offroad PRO: incluye estabilizadoras activas, guardabarros, alfombrillas de goma y portaequipajes Professional (14.926 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

La dotación de serie es bastante completa, pero escogería indudablemente el paquete confort. A nivel personalización, el carísimo paquete Offroad PRO da a nuestro coche un estilo aún más único.



El espacio interior es el mismo en todos los Clase G, incluido el maletero que mantiene los 454 litros originales. La batería no resta sitio.

EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Frenada de emergencia; control de crucero; reconocimiento de señales; detector de fatiga; asistente de mantenimiento de carril; control de ángulo muerto; asistente de luces de carretera; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores de parking delanteros y traseros; cámaras de visión periférica; Dynamic Select; Low Range; climatización de tres zonas; entrada y arranque sin llave; tapicería de cuero Napa Manufaktur; portavasos climatizados; asientos

delanteros eléctricos; cuadro de mandos digital; multimedia MBUX con pantalla táctil; navegador; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay; radio digital; sonido 3D Burmester; techo eléctrico de cristal; paquete exterior AMG: pintura Manufaktur y llantas de 20". **OPCIONES** Paquete de confort térmico: parabrisas y volante calefactables (956 €) y entretenimiento para plazas traseras (3.618 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

Como solo se comercializa en acabado de lanzamiento Edition One, el equipamiento de serie es prácticamente completo. Por su precio, el paquete de confort térmico me parece recomendable.





MERCEDES-AMG G 63

MOTOR TÉRMICO

Tipo de motor	Gasolina MHEV, 8 cilindros en V, biturbo
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	3.982 cm³
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	430 kW-585 CV a 6.000 rpm
Par máximo	850 Nm entre 2.500 y 3.500 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total permanente
Caja de cambios	Automática con convertidor de par y 9 relaciones, accionamiento automático o manual secuencial. Reductora

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Eje rígido, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delante y detrás
Neumáticos	275/50 R20
Llantas	9,5 x 20 pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	220 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,3 segundos

CONSUMOS (WLTP)

Combinado	14,8 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	336 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.873 / 1.984 / 1.971 mm
Distancia entre ejes	2.890 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	2.640 kg
Capacidad de maletero	454 litros

FICHAS TÉCNICAS



Mercedes-Benz trabaja mejor la aerodinámica del G 580



MERCEDES-BENZ G 580 con tecnología EQ

MOTOR ELÉCTRICO 1

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	108 kW-147 CV
Par máximo	n.d.

MOTOR ELÉCTRICO 2

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	108 kW-147 CV
Par máximo	n.d.

MOTOR ELÉCTRICO 3

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	108 kW-147 CV
Par máximo	n.d.

MOTOR ELÉCTRICO 4

Motor	Delantero transversal
Potencia máxima	108 kW-147 CV
Par máximo	n.d.

SISTEMA DE PROPULSIÓN

Potencia máxima comb.	432 kW-587 CV
Par máximo combinado	1.164 Nm

BATERÍA

Tipo	Iones de litio
Capacidad	116 kWh útiles
Tensión nominal	n.d.
Tiempo de carga	11,8 h a 11 kW (100 %)
32 min a 200 kW (0-80%)	
Potencia de carga máx.	11 kW en CA
200 kW en CC	

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción total eléctrica
Caja de cambios	Automática, una velocidad. Reductora

BASTIDOR

Suspensión delantera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Eje rígido, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados delanteros y traseros
Neumáticos	275 / 50 R20
Llantas	n.d.

PRESTACIONES

Velocidad máxima	180 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,7 segundos

CONSUMOS (WLTP)

Combinado	28,9 kWh/100 km
Autonomía	455 km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.624 / 1.931 / 1.986 mm
Distancia entre ejes	2.890 mm
Nº de plazas	5
Peso en vacío	3.085 kg
Capacidad de maletero	454 litros

FORD MUSTANG FASTBACK
DARK HORSE 5.0 V8 Aut.

Una clase maestra

Ha tenido que ser una firma americana la que venga a demostrarnos en Europa que fabricar un cupé deportivo 'a la antigua' todavía es posible. ¿Y sabe qué? No tiene nada que envidiar a sus rivales con sello 'Made in Europe'. Así es el nuevo Mustang.

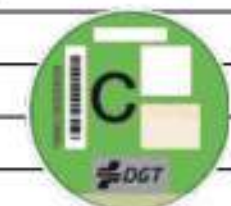
✎ Eduardo Lausín 📷 Juan Pablo Esteban





FORD MUSTANG Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut.

Tipo de motor	Gasolina, 8 cil. en V, atmosférico
Cilindrada	5.038 cm³
Potencia máxima	334 kW-454 CV a 7.250 rpm
Par máximo	540 Nm a 5.100 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,4 segundos
Precio base	77.450 €
Gama Mustang Convertible	61.150 €
Cuota Renting	n.d.
Lanzamiento	Mayo de 2024
Valoración Altagama	★★★★☆



No le descubro nada nuevo si le digo que, efectivamente, la industria del automóvil europea está pasando, quizá, por su peor momento. Y me refiero específicamente a modelos de corte deportivo, que se ven afectados sobremanera por las exigentes regulaciones anticontaminación. Esto ha derivado en motores cada vez más pequeños y, sobre todo, en una electrificación que no ha sido bien recibida por los puristas. Entre tanto, resulta que hace ahora prácticamente diez años Ford, una marca americana, conquistaba Europa con un producto, parecía, en plena extinción: el Mustang.

Le ha ido tan bien (ha sido durante mucho el deportivo más vendido del mundo) que quiere repetir experiencia. El Mustang es ya un producto habitual en el catálogo de Ford Europa. Y en España, donde la firma del óvalo tiene a la venta su icono a un precio de partida de 61.000 €. Barato no es, y ha subido sustancialmente frente a su antecesor, pero es que esta nueva generación es, otra vez, la alternativa más barata de su clase. Si es que podemos encasillarlo, claro, pues el Mustang es el único cupé V8 atmosférico con cambio manual que puede adquirirse por aquí.

Todavía más

No es el caso del vehículo aquí probado, un tanto especial. Recibe el apellido Dark Horse y es, con permiso del prohibitivo GTD, la versión más enfocada a circuito. Frente al Mustang convencional, conocido como GT (se mantiene la misma plataforma de antes), el Dark Horse extrae algo más de potencia a su 5.0 V8 atmosférico. Un propulsor, por cierto, que es de □□□

VALORACIÓN

FORD MUSTANG Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut.

Imagen	*****
Acabados	*****
Puesto de conducción	*****
Habitabilidad	*****
Maletero	*****
Motor	*****
Recuperación	*****
Prestaciones	*****
Dirección	*****
Caja de cambios	*****
Frenos	*****
Estabilidad	*****
Consumo	*****



De la frenada se ocupa un equipo Brembo con buen mordiente y resistencia.

nueva generación, pese a compartir cilindrada con el previo. Este nuevo Coyote (a los americanos les encanta apodarlo todo) genera un total de 454 CV de potencia, que son solo ocho más que la versión estándar. Evidentemente esto no es suficiente ni para hablar de él como un coche de circuito ni tampoco para cobrar los 13.000 € extra que pide Ford por este Dark Horse.

El 'truco' es que está preparado para resistir con más garantías el maltrato en circuito, para lo que mejora la eficacia de la refrigeración: nuevos radiadores de aceite y del refrigerante mecánico (más



La iluminación LED mantiene la esencia de diseño Mustang original de 1964.



Cuadro muy personalizable (da a elegir otro tipo Mustang Fox Body), pero el manejo es algo complejo.



Todos los asistentes a la conducción son de serie, y son muy abundantes.



Aunque el cambio automático es más eficaz y cómodo, sus diez relaciones se me atragantan.



Multimedia mucho mejor (tamaño, rendimiento y funcionalidad), con Android Auto/CarPlay.

ligero), nuevo sistema de aireación para el autoblocante trasero de tipo Torsen... No es lo único. Esta variante equipa de serie estabilizadora trasera más gruesa, nueva barra de torretas y estructura reforzada en el eje posterior. Y lo más importante, la suspensión adaptativa MagneRide (emplea un líquido magnético que ajusta firmeza), que tan buenos resultados daba ya en la anterior generación Mustang, vuelve aquí como elemento de serie. Al mismo tiempo Ford aplica sobre este Dark Horse una imagen exclusiva compuesta por una aerodinámica algo más trabajada (spoiler frontal, taloneras, alerón trasero con Flap Gurney...) y algunos detalles específicos, como llantas y algún que otro adhesivo.

Dentro, los asientos deportivos son el centro de atención, con algo más de agarre en curva... y po-


FORD MUSTANG Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut.
LO MEJOR

Relación precio/potencia
Equipamiento completo
Sonido del motor V8

LO PEOR

Consumo alto
Cambio automático mejorable
Peso elevado





co más. Eso sí, la composición interior es completamente distinta a la de su antecesor. Aquí la digitalización ha llegado en tromba en un esfuerzo, dice Ford, por llegar a un cliente más joven. El resultado es un aspecto moderno, contemporáneo, encabezado por dos pantallas de 12,4 y 13,2" para cuadro y multimedia. Esto tiene ventajas, como la personalización que ofrecen ambos entornos digitales. También desventajas, y es que apenas quedan unos pocos botones físicos.

El mejor Mustang

Dicho esto, es indudablemente el mejor Mustang fabricado hasta la fecha. Ford ha sabido mantener muy bien la esencia de su clásico cupé deportivo y traerlo al mundo moderno. Para empezar, el motor es una delicia: su funcionamiento es redondo porque su enorme □□□



La habitabilidad es muy escasa en las plazas traseras debido a la inclinación de la luneta. El maletero, por contra, es capaz: casi 400 litros.

cilindrada le permite entregar mucha fuerza a cualquier régimen. De hecho, sacar 540 Nm de par límite a una mecánica atmosférica no es habitual. ¿Resultado? La respuesta es muy buena en todo momento, y algo más instantánea que en el viejo Coyote. Tanto que se ha permitido colocar unos desarrollos de transmisión largos que mejoran, teóricamente, el gasto. Pese a ello, sigue siendo un vehículo que firma medias muy por encima de los 11 l/100 km, más a tope.

Le hablaba de los desarrollos de cambio, y esto tiene miga porque esta versión equipa el cambio automático de diez marchas opcio-

nal y con el que no termino de sentirme a gusto. Aparte de algún que otro tirón indeseado, creo que tantas relaciones matan el carácter deportivo del coche, da igual si rodamos en modo automático o secuencial vía levas. Particularmente apostaría por la caja manual de seis relaciones, más acorde y desarrollada por el especialista Tremec, siempre una garantía.

La estrella del film

Con todo, es un producto que enamora a cualquier ritmo o velocidad. El murmullo del V8 en autopista, su alarido a pleno régimen... El propulsor es indis-

cutablemente el actor principal en el Mustang, pero no el único. La puesta a punto, especialmente en este Dark Horse, es más europea que nunca, y aunque se trata de un automóvil globalmente pesado (por encima de 1.800 kg en orden de marcha), cambia fácilmente de dirección.

En esto, el eje delantero acaba siendo muy obediente y, al mismo tiempo, el trasero puede ser jugueteón si nos atrevemos a desconectar los controles electrónicos de asistencia, algo que solo recomiendo a conductores muy experimentados, desde luego en entornos adecuados. □

EL PROBADOR OPINA

Ford dice que es una buena base para un coche enfocado a uso en circuito, y estoy de acuerdo. Aunque igual de recomendable en carretera abierta al público. Lo verdaderamente único en el Mustang es que se disfruta a cualquier velocidad, y el responsable de ello es aquello que los europeos no nos atrevemos a fabricar: su magnífico V8.



FICHA TÉCNICA

FORD MUSTANG Fastback Dark Horse 5.0 V8 Aut.

PRECIO: 77.450 €
LANZAMIENTO:
Mayo de 2024



1.403 mm



1.917 mm

El Ford Mustang apenas tiene rivales, por concepto, en el mercado europeo

MOTOR

Tipo de motor	Gasolina, 8 cilindros en V, atmosférico
Ubicación	Delantero longitudinal
Cilindrada	5.038 cm³
Alimentación	Inyección mixta directa/indirecta
Distribución	Doble árbol de levas en cada culata, 4 válvulas por cilindro
Potencia máxima	334 kW-454 CV a 7.250 rpm
Par máximo	540 Nm a 5.100 rpm

TRANSMISIÓN

Tipo	Tracción trasera
Caja de cambios	Automático con convertidor de par y 10 velocidades, accionamiento automático o manual-secuencial

BASTIDOR

Suspensión delantera	McPherson, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Suspensión trasera	Paralelogramo deformable, resorte helicoidal y barra estabilizadora
Dirección	Cremallera asistida electromecánica
Ayudas electrónicas	Control de estabilidad y tracción
Frenos	Discos ventilados de 390 mm (del.) y de 355 mm (tras.)
Neumáticos	255/40 R19 (del.) y 275/40 R19 (tras.)
Llantas	9.5 x 19 (del.) y 10 x 19 (tras.) pulgadas

PRESTACIONES

Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,4 segundos

CONSUMOS

Recorrido mixto	12,4 l/100 km
Emisiones (CO ₂)	282 g/km

DIMENSIONES

Longitud/anchura/altura	4.819 / 1.917 / 1.403 mm
Distancia entre ejes	2.719 mm
Nº de plazas	4 (2+2)
Peso en vacío	1.837 kg
Depósito de combustible	61 litros
Capacidad de maletero	381 litros

CONTACTO

FORD ESPAÑA S.L.
Edificio Miniparc IV, C/ Caléndula, 13, 28109 Alcobendas (Madrid)
Página Web: www.ford.es
Telf. atención al cliente: 91 714 51 00
Garantía: 3 años



EQUIPAMIENTO DESTACADO

DE SERIE Alarma por cambio involuntario de carril; frenada de emergencia automática; asistente de luz de carretera; detector de fatiga; control de velocidad de crucero adaptativo; lector de señales de tráfico; control de ángulo muerto; iluminación full LED; sensores de luz y lluvia; sensores de parking traseros; cámara de visión trasera; amortiguación MagneRide; selector de modos de conducción; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 13,2"; Bluetooth; Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos; navegador; cargador inalámbrico para móvil; entrada y arranque sin llave; asientos delanteros deportivos de ajuste eléctrico y calefactables; volante calefactable; tapicería en cuero; retrovisor interior fotocromático; detalles exteriores Dark Horse: sonido B&O y llantas de 19".

OPCIONES Pintura metalizada (1.050 €) y paquete Dark Horse: incluye pinzas de freno en azul, techo en negro y tapicería en vinilo azul con apliques en ante (1.650 €).

EL PROBADOR RECOMIENDA

No hay mucho más a elegir que personalizar el vehículo con el color que más nos apetezca de los posibles. El paquete Dark Horse da un toque más exclusivo por dentro y por fuera.

LOS RIVALES

BMW M4 COMPETITION 126.500 €

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	2.993 cm³
Potencia máxima	375 kW-510 CV a 6.250 rpm
Par máximo	650 Nm entre 2.750 y 5.500 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	3,9 segundos
Consumo combinado	9,7 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.801 / 1.887 / 1.397 mm
Capacidad de maletero	440 litros
Nos gusta	Dinámica y prestaciones
No nos gusta	Precio mucho más elevado



MERCEDES-AMG CLE 53 4MATIC+ COUPÉ 97.900 €

Tipo de motor	Gasolina, 6 cilindros en línea, turbo
Cilindrada	3.000 cm³
Potencia máxima	330 kW-449 CV entre 5.800 y 6.100 rpm
Par máximo	600 Nm entre 2.200 y 5.000 rpm
Velocidad máxima	250 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h	4,2 segundos
Consumo combinado	9,4 l/100 km
Longitud / anchura / altura	4.853 / 1.935 / 1.434 mm
Capacidad de maletero	410 litros
Nos gusta	Prestaciones, dinámica y etiqueta ECO
No nos gusta	Solo de tracción total



FUERA DE SERIE



V8 DE 665 CV

Roadster, declinación con techo de lona abatible que hará las delicias de los amantes de los roadster. El pequeño biplaza ha experimentado ligeros cambios estructurales que aumentan peso en 60 kg, extra casi despreciable para el potente motor V8 biturbo de 665 CV que descansa bajo el capó. Mire si no: cierra un 0-100 km/h de 3,6 segundos, una décima menos que su homólogo con techo metálico fijo.



ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

La firma británica ha actualizado recientemente su modelo de acceso, un Vantage que muestra nueva cara y tecnología. Con él, y con el verano en el punto de mira (aterrizará durante el segundo trimestre de 2025), llega ahora el Vantage

BENTLEY BENTAYGA EWB AZURE RIVIERA COLLECTION

Quizá no lo sabía, pero hay un Bentley Bentayga EWB de batalla extendida, una versión que aumenta el espacio en las plazas traseras y, con ello, el confort de los usuarios más exigentes. Hablando de clientes exigentes, la personalización es clave en cada Bentley, de ahí la exclusividad de unidades como la que ve en imagen, una



BATALLA
EXTENDIDA



edición especial llamada Azure Riviera Collection que, como su nombre adelanta, se inspira en el mar y en el mundo náutico. El tono azul que baña la carrocería se inspira en el Mediterráneo, al mismo tiempo que exhibe un color negro metalizado en distintos elementos, como llantas o parrilla. Una combinación lujosa y elegante, aunque no tanto como la del habitáculo, que se viste en cuero azul y blanco de la más alta calidad y que combina con elegantes inserciones en madera de teca. Mecánicamente equipa motor de gasolina V8 de 550 CV de potencia.

FORD MUSTANG GTD SPIRIT OF AMERICA

El Mustang GTD es de los coches más esperados del año. Con un precio de partida cercano a 400.000 € en España, será indiscutiblemente un producto exclusivo, pero el nuevo rey americano de Nürburgring ha querido ir un paso más allá con esta edición

HOMOLOGADO
PARA CARRETERA



especial. El Spirit of América es motivo de orgullo para Ford y para la historia de la automoción en América. Destaca por numerosos componentes en fibra de carbono (principalmente todo el kit aerodinámico), pero sobre todo por una pintura especial en blanco con unas rayas de carreras en azul y rojo que atraviesan la carrocería de este súper cupé del frontal a la trasera. Esta versión equipa motor V8 sobrealimentado con 800 CV y ha sido especialmente concebida para uso en circuito, si bien es completamente legal para rodar con ella por carretera.



MICROLINO SPIDER CONCEPT

No es el típico descapotable, sino quizá el más peculiar de todos. Me refiero al Microlino Spider, que de momento es solo prototipo, pero que apunta a vehículo

de producción a lo largo de este mismo año. Micro, la empresa encargada de traer al siglo XXI al famoso Isetta en el que se inspira, ha presentado una variante

**OBJETIVO:
EE.UU.**

sin techo de su urbano eléctrico, que en realidad es un cuadriciclo pesado. Aunque no se han dado apenas detalles, no parece tener techo alguno, y si lo tiene será, a buen seguro, de lona. Exhibe una jaula de seguridad en la trasera y pierde la característica puerta de apertura frontal. A cambio, el acceso pasa por los laterales, si bien Micro no ha cubierto los huecos con pieza alguna. Este Microlino ofrece, además, una puerta trasera tipo pickup, lo que debería asegurar un acceso cómodo al baúl, que no es pequeño en la variante a la venta de techo cerrado. Con este coche, el objetivo principal de Micro es sorprendente: conquistar el mercado americano. Y es que estará destinado, sobre todo, a recintos privados como campos de golf.

100 AÑOS DE ROLLS-ROYCE PHANTOM

Este 2025 el coche que mejor representa la esencia de Rolls-Royce cumple 100 años. Me refiero inequívocamente al Phantom, cuya historia arrancó como sustituto del Ghost, dando comienzo su desarrollo unos años antes, en 1921. Concebido desde el principio

como vehículo destinado a chóferes, pero también a conductores particulares, el Phantom ha ofrecido infinidad de carrocerías y adaptaciones específicas para cada cliente. En 1939 recibió su primer motor V12, mecánica que ha sido la referencia del lujo y el refina-

CENTENARIO



miento durante décadas. Su última iteración, aparecida en 2017, es el máximo exponente de una evolución que ha ido de la mano de la tecnología. El epítome del lujo, la ostentación y también del confort cumple ahora un siglo de vida y sigue siendo considerado uno de los mejores coches del mundo.

TOYOTA GR YARIS M CONCEPT

Nadie lo necesitaba, pero ahora todos lo queremos. El GR Yaris M Concept es el coche que ninguno esperaba en un contexto de electrificación. Y es que este prototipo toma de base al GR Yaris y coloca en posición central un motor

2.0 turboalimentado con nada menos que ¡600 CV! de potencia. Salvaje es poco decir, hasta el punto de que esta bestia podría poner en aprietos a algún que otro superdeportivo. De todos modos, lo más interesante de este proyecto no es el coche en sí, sino la tecnología que llegará a las calles

derivada de él. Concretamente, el propulsor que detallaba es una unidad de potencia que podría dar vida a los renacidos y esperados MR2 y Celica, previstos para los próximos tiempos. Una mecánica que sería capaz de rendir entre 400 y 600 CV en función de la configuración.

**MOTOR
CENTRAL**



GUÍA DE PRECIOS

Con el MOVES prorrogado una vez más, y a la espera de un nuevo plan de ayudas a la compra de vehículos, los descuentos aquí recogidos cobran mayor relevancia, sobre todo en los casos en los que no es posible acogerse a él.

Andrés Izurieta

ŠKODA SUPERB

Hemos detectado alguna unidad en stock de la berlina alto de marca checa con rebajas, a pie de concesionario, que cifran casi 3.600 €. Una suma realmente sustancial para hacerse con un coche brillante, de nueva generación, estrenado hace muy poco y disponible con un amplio abanico mecánico en gasolina, plug-in, MHEV y diésel.



Descuentos de febrero

MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH	
500e (stock)	-3.894 €
ALFA ROMEO	
Tonale (stock)	-3.396 €
Stelvio (stock)	-3.537 €
Giulia (stock)	-3.656 €
Junior (stock)	-954 €
AUDI	
A1 (stock)	-1.964 €
A3 (stock)	-2.382 €
A4 (stock)	-8.050 €
A5 (stock)	-5.129 €
A6 (stock)	-6.172 €
A7 Sportback (stock)	-11.802 €
A8 (stock)	-13.801 €
Q2 (stock)	-2.408 €
Q3 (stock)	-3.300 €
Q4 e-tron (stock)	-9.920 €
Q5 (stock)	-10.257 €
Q6 e-tron (stock)	-8.879 €
Q7 (stock)	-7.957 €
Q8 (stock)	-9.819 €
e-tron GT (stock)	-8.101 €
CITROËN	
C3 Aircross*	-300 €
C4*	-2.500 €
CUPRA	
Formentor	-3.000 €
León	-2.500 €
Terramar	-3.120 €
Iavascan	-3.020 €
Born	-1.500 €
Ateca	-9.310 €
DS	
DS3*	-1.998 €
DS4*	-2.727 €
DS7*	-2.780 €
FIAT	
500 híbrido (stock)	-1.734 €
500e (stock)	-3.447 €
500X (stock)	-2.863 €

Panda (stock)	-1.503 €
Tipo (stock)	-3.530 €
600 (stock)	-3.169 €
FORD	
Puma Gen-E*	-4.300 €
Capri*	-6.897 €
Focus*	-7.537 €
Puma*	-3.860 €
Kuga*	-5.259 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer Eléctrico*	-4.840 €
HONDA	
Civic*	-550 €
Jazz*	-1.500 €
HR-V*	-1.100 €
CR-V*	-2.700 €
ZR-V*	-2.050 €
e:Ny1*	-2.700 €
HYUNDAI	
Instar*	-2.210 €
110*	-2.800 €
120*	-4.200 €
130*	-5.100 €
Kona Híbrido*	-4.200 €
Kona Eléctrico*	-12.710 €
Bayon*	-5.100 €
Tucson Híbrido*	-3.700 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-8.010 €
IONIQ 6*	-12.010 €
Staria*	-2.700 €
JAGUAR	
E-PACE*	-1.287 €
F-PACE*	-11.794 €
JEEP	
Renegade (stock)	-5.924 €
Avenger (stock)	-1.536 €
Compass (stock)	-8.173 €
Wrangler (stock)	-10.739 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-7.830 €
KMG	
Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-10.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €
Rexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
MussoSports	-5.000 €
LAND ROVER	
Range Rover*	-4.235 €
Range Rover Sport*	-6.387 €
Range Rover Velar*	-3.302 €
Range Rover Evoque*	-6.782 €

Defender 110*	-1.830 €
Discovery Sport*	-6.729 €
LEXUS	
NX*	-2.950 €
UX*	-3.150 €
UX e*	-2.500 €
ES*	-2.700 €
RX*	-3.850 €
RZ*	-3.400 €
LBX*	-2.800 €
MG	
MG3	-1.000 €
ZS	-500 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-2.010 €
Marvel R y MG5	-3.210 €
MG4	-5.210 €
MITSUBISHI	
Eclipse Cross PHEV	-8.500 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €
NISSAN	
Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €
OMODA	
5*	-2.515 €
5 EV*	-2.420 €
OPEL	
Corsa (stock)	-3.500 €
Astra (stock)	-5.720 €
Mokka (stock)	-6.500 €
Crossland (stock)	-7.500 €
Grandland (stock)	-8.000 €
PEUGEOT	
208 (stock)	-2.600 €
2008 (stock)	-3.800 €
308 (stock)	-4.300 €
408 (stock)	-4.100 €
3008 (stock) y 5008 (stock)	-4.500 €
508 (stock)	-3.500 €
RENAULT	
5*	-1.373 €
Clio*	-1.160 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-4.009 €
Austral*	-4.846 €
Espace*	-5.348 €
Rafale*	-3.841 €
Symbioz*	-3.348 €

SEAT	
Ibiza*	-2.600 €
Arona*	-3.050 €
León*	-4.500 €
Ateca*	-1.200 €
SKODA	
Karoq (stock)	-4.137 €
Fabia (stock)	-893 €
Scala (stock)	-2.885 €
Kamq (stock)	-3.323 €
Enyaq (stock)	-8.745 €
Octavia (stock)	-2.176 €
Kodiatq (stock)	-2.677 €
Superb (stock)	-3.595 €
SUZUKI	
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €
Across	-4.270 €
Swace	-4.450 €
TOYOTA	
Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-3.300 €
Yaris	-3.350 €
Corolla	-5.800 €
Corolla Cross	-1.500 €
CH-R	-4.000 €
RAV4	-3.000 €
bz4x	-4.000 €
Camry	-4.000 €
Mirai	-4.000 €
Highlander	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-4.500 €
Land Cruiser	-9.000 €
VOLVO	
EC40 Single Core*	-7.520 €
V60 T6 eAWD Core*	-12.650 €
V90 T6 eAWD Core*	-13.790 €
EX30 Single Core*	-5.850 €
EX40 Single Core*	-5.820 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-18.790 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-15.425 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

ABARTH

abarth.es

500e

Euro NCAP: N.D.



500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2	185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1	185
600e										
600e Turismo	45.000	-	E	240	2	4.189	1.808	1.505	19	360
600e Scorpionissima	49.000	-	E	280	2	4.189	1.808	1.505	19	360

AIWAYS

always-mobility.es

U5

Euro NCAP: ★★★★★

Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0	432
U6										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6	472

ALFA ROMEO

alfaromeo.es

Giulia

Euro NCAP: ★★★★★

2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7	480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9	480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8	480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1	480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9	480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7	480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4	480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8	480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5	480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0	480
Stelvio										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4	525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6	525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9	525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6	525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0	525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4	525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0	525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Sp Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7	525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2	525
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8	525
Tonale										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6	500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9	500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6	500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0	500
PHEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4	385

Junior

Euro NCAP: N.D.



Íbrida	29.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,0	415
Íbrida Speciale	31.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,2	415
Eléctrica	38.500	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,5	400
Eléctrica Speciale	41.000	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,2	400
Eléctrica Veloce	47.500	-	E	240	2	4.173	1.781	1.539	15,2	400

ALPINE

alpinecars.es

A110

Euro NCAP: N.D.

A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7	196
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8	196
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9	196
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8	196
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8	196

A290

Euro NCAP: N.D.

GT	38.700	-	E	177	2	3.997	1.823	1.512	15,9	326
GT Premium	41.900	-	E	177	2	3.997	1.823	1.512	15,9	300
GT Performance	41.900	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6	326
GTS	44.700	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6	300
GTS Premiere Edition	46.200	-	E	218	2	3.997	1.823	1.512	16,6	300

ASTON MARTIN

astonmartin.com

DB11

Euro NCAP: N.D.

Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10	-
DBS										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3	-
DBX										
V8 4.0 551 5p Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3	632
Vantage										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5	350

AUDI

audi.es

A1

Euro NCAP: ★★★★★

25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9	335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1	335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4	335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4	335
40 TFSI S tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8	335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9	335

A3

Euro NCAP: ★★★★★

Sportback 30 TFSI S tronic Adv. MHEV	35.140	1.498	G	116	2	4.343	1.816	1.449	5,5	380
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5	380
Sportback 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5	380
Sportback 30 TDI S tronic Advanced	35.110	1.498	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,7	380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5	380
Sportback 40 TFSIe Advanced	46.230	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,3	280
Sportback 40 TFSIe S line	49.030	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,4	280
Sportback 40 TFSIe Genuine Edition	51.960	1.498	H	204	2	4.352	1.816	1.415	0,4	280
Sportback 45 TFSIe Competition	51.530	1.498	H	272	2	4.352	1.816	1.415	0,4	280
Allstreet 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	43.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6	380
Allstreet 35 TDI S tronic Advanced	45.160	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1	380
Allstreet 40 TFSIe	49.720	1.498	H	204	2	4.353	1.816	1.457	0,3	280
Sportback S3 TFSI	66.240	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,2	325
RS3 Sportback	83.990	2.480	G	400	4	4.381	1.851	1.419	9,3	282

A5

Euro NCAP: N.D.

Sedan Business TFSI S tronic 150	51.050	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7	445
Sedan Advanced TFSI S tronic 150	53.050	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7	445
Sedan S line TFSI S tronic 150	55.950	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,7	445
Sedan Business TFSI S tronic 204	54.250	1.984	G	204	2	4.829	1.860	1.444	6,7	445
Sedan Business TDI S tronic MHEV 204	54.350	1.968	D	204	2	4.829	1.860	1.444	4,8	445
Sedan Bus. quattro TDI S tr. MHEV 204	56.930	1.968	D	204	4	4.829	1.860	1.444	5,1	417
Sedan S5 TFSI quattro S tronic MHEV	90.940	2.995	G	367	4	4.835	1.860	1.444	7,6	417
Avant Business TFSI S tronic 150	53.310	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,8	476
Avant Advanced TFSI S tronic 150	55.310	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,8	476
Avant S line TFSI S tronic 150	58.210	1.984	G	150	2	4.829	1.860	1.444	6,9	476
Avant Business TFSI S tronic 204	56.510	1.984	G	204	2	4.829	1.860	1.444	6,8	476
Avant Business TDI S tronic MHEV 204	56.610	1.968	D	204	2	4.829	1.860	1.444	4,9	476
Avant Bus. quattro TDI S tr. MHEV 204	59.190	1.968	D	204	4	4.829	1.860	1.444	5,1	448
Avant S5 TFSI quattro S tronic MHEV	93.290	2.995	G	367	4	4.835	1.860	1.444	7,7	448

A6

Euro NCAP: ★★★★★

40 TDI 4p S tronic 7	57.650	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.457	5,2	530
45 TFSI quattro 4p S tronic 7	64.230	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.457	7,3	530
45 TDI quattro 4p S tronic 7	72.510	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.457	6,2	530
50 TFSIe quattro-ultra 4p S tronic 7	70.590	1.984	G	299	4	4.939	1.886	1.457	1,2	360
Avant 40 TDI 204 5p S tronic 7	60.670	1.968	D	204	2	4.939	1.886	1.467	5,4	565
Avant 40 TDI quattro 204 5p S tronic 7	63.950	1.968	D	204	4	4.939	1.886	1.467	5,6	565
Avant 45 TFSI quattro 245 5p S tronic 7	67.370	1.984	G	265	4	4.939	1.886	1.467	7,6	565
Avant 45 TDI quattro S tronic 7	75.650	2.967	D	245	4	4.939	1.886	1.467	5,8	565

A6 e-tron

Euro NCAP: N.D.

Sportback e-tron performance	81.115	-	E	381	2	4.928	1.923	1.455	13,9	529
S6 Sportback e-tron	104.500	-	E	551	2	4.928	1.923	1.455	15,9	529

A7

Euro NCAP: N.D.

Sportback 40 TDI 5p	73.810	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,3		535
Sportback 40 TDI 5p S tronic 7	76.720	1.968	D	204	2	4.969	1.908	1.422	5,8		535
Sportback 40 TDI quattro 5p S tronic 7	76.910	1.968	D	204	4	4.969	1.908	1.422	5,5		535
Sportback 45 TDI quattro S tronic	82.950	2.967	D	245	4	4.969	1.908	1.422	6,3		535
Sportback 50 TDI quattro 4tiptronic	89.610	2.967	D	286	4	4.969	1.908	1.422	6,7		535
Sportback 50 TFSI quattro S tronic 7	81.440	1.984	G	299	4	4.969	1.908	1.422	1,3		380



60 TFSIe 462 quattro tiptronic	93.150	2.995	G	462	4	5.063	1.970	1.741	2,1	650
50 e-tron quattro Advanced	58.150	-	E	299	4	4.588	1.865	1.632	-	520

Q8 Euro NCAP: N.D.

45 TDI 231 quattro Sp tiptronic	98.495	2.967	D	231	4	4.986	1.995	1.705	8,1	605
50 TDI 286 quattro Sp tiptronic	101.995	2.967	D	286	4	4.986	1.995	1.705	8,2	605
55 TFSI 340 quattro Sp tiptronic	102.995	2.995	G	340	4	4.986	1.995	1.705	10,4	605
55 TFSIe 394 quattro tiptronic	102.995	2.995	H	394	4	4.986	1.995	1.705	1,2	505
60 TFSIe 489 quattro tiptronic	109.745	2.995	H	489	4	4.986	1.995	1.705	1,2	505
SQ8 TFSI 507 quattro Sp tiptronic	131.995	3.996	G	507	4	4.986	1.995	1.705	12,3	605
RSQ8 TFSI 600 quattro Sp	168.335	3.996	G	600	4	4.986	1.995	1.705	12,7	605
RSQ8 Performance TFSI 600 quattro Sp	187.615	3.996	G	640	4	4.986	1.995	1.705	12,8	605

RS Q3 Euro NCAP:

2.5 TFSI 400 quattro Sp S tronic	77.940	2.480	G	400	4	4.506	1.851	1.602	9,5	530
Sportback 2.5 TFSI 400 quattro S tronic	90.040	2.480	G	400	4	4.507	1.851	1.557	9,6	530

RS5 Euro NCAP: ★★★★★

Sportback TFSI 450 quattro tiptronic	109.470	2.894	G	450	4	4.783	1.843	1.387	9,6	430
--------------------------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	-----

RS6 Euro NCAP: ★★★★★

Avant TFSI 600 quattro Sp tip.	150.270	3.996	G	600	4	4.995	1.951	1.460	12,4	565
Avant Performance TFSI quattro Sp tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5	565

RS7 Euro NCAP: ★★★★★

Sportback 4.0 TFSI 600 quattro Sp tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3	535
--	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	-----

S7 Euro NCAP: ★★★★★

Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1	525
---------------------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	-----

S8 Euro NCAP: ★★★★★

TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4	505
------------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	-----

SQ2 Euro NCAP: ★★★★★

TFSI 300 quattro Sp S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3	355
------------------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	-----

SQ7 Euro NCAP: ★★★★★

4.0 TFSI 507 quattro Sp tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9	805
------------------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	-----

BENTLEY

madrid.bentleymotors.com

Bentayga Euro NCAP: N.D.

4.0 V8 550 Sp Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3	484
--------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	-----

Continental Euro NCAP: N.D.

GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1	358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4	235

Flying Spur Euro NCAP: N.D.

V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7	420
----	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	-----

BMW

bmw.es

i4 Euro NCAP: ★★★★★

eDrive35 Gran Coupé	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-	470
eDrive40 Gran Coupé	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-	470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-	470

iX1 Euro NCAP: ★★★★★

iX1 xDrive 313 Sp Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8	-
------------------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	---

iX3 Euro NCAP: ★★★★★

iX3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-	510
---------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	---	-----

iX Euro NCAP: ★★★★★

iX xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4	500
iX xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8	500
iX M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7	500

i5 Euro NCAP: N.D.

i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16	490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2	490

i7 Euro NCAP: N.D.

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1	500	
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4	500	
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8	500	

Serie 1 Euro NCAP: ★★★★★

116	34.100	1.499	G	122	2	4.361	1.800	1.459	5,9	380
120	40.500	1.499	G	170	2	4.361	1.800	1.459	5,3	300
118d	39.000	1.995	D	150	2	4.361	1.800	1.459	4,6	380
120d	40.800	1.995	D	163	2	4.361	1.800	1.459	4,3	300
M135 xDrive	34.100	1.998	G	300	4	4.361	1.800	1.459	7,6	380

Serie 2 Coupé Euro NCAP: N.D.

Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5	390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3	390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5	390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6	390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8	390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1	390
Coupé M2 Manual	95.140	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	10	390
Coupé M2 Automático	94.500	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	9,6	390

Serie 2 Gran Coupé Euro NCAP: ★★★★★

Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4	430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1	430
Gran Coupé 216d 116 Aut	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6	430
Gran Coupé 218d 116 Aut	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8	430
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2	430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7	430

Serie 2 Active Tourer Euro NCAP: N.D.

Active Tourer 218i 136 Sp	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2	470
Active Tourer 220i 170 Sp	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9	415
Active Tourer 218d 136 Sp	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2	470
Active Tourer 225e xDrive 245 Sp	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2	406
Active Tourer 230 xDrive 326 Sp	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2	406

Serie 3 Euro NCAP: ★★★★★

318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5	480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6	480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5	480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8	480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3	375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6	375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7	480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2	480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0	480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1	480
Touring 318d 150 Sp Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8	500
Touring 320d 190 Sp Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9	500
Touring 320i 184 Sp Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7	500
Touring 330d 265 Sp Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2	500
Touring 330d 265 xDrive Sp Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4	500
Touring 330i 258 Sp Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6	500
Touring 330i 258 xDrive Sp Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3	500
Touring M340d 340 xDrive Sp Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5	500
Touring M340i 374 xDrive Sp Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2	500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1	500

Serie 4 Euro NCAP: N.D.

Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3	440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5	440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2	440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6	440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5	440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7	440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0	440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7	385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9	385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9	385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8	385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2	385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8	470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8	470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6	470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8	470

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
xDrive M50i 530 Sp Aut.	118.700	4.395	G	530	4	4.935	2.004	1.696	10,4	580	
xDrive30d 265 Sp Aut.	87.100	2.993	D	265	4	4.935	2.004	1.696	6,1	580	
xDrive40d 265 Sp Aut.	94.100	2.993	D	340	4	4.935	2.004	1.696	6,8	580	
M 600 Sp	157.850	4.395	G	600	4	4.941	2.019	1.692	12,5	580	

X7 Euro NCAP: ★★★★★

40d 352 xDrive Sp Aut.	111.500	2.993	D	352	4	5.181	2.000	1.805	7,7	326	
40i 381 xDrive Sp Aut.	109.900	2.998	G	381	4	5.181	2.000	1.805	9,6	326	
M60i 530 xDrive Sp Aut.	140.200	4.395	G	530	4	5.181	2.000	1.805	10,9	326	

XM Euro NCAP: N.D.

XM	179.700	4.395	H	653	4	5.110	2.005	1.755	1,5	527	
XM Label Red	201.500	4.395	H	748	4	5.110	2.005	1.755	1,6	527	

Z4 Euro NCAP: N.D.

20i 197 sDrive 2p Aut.	57.600	1.998	G	197	2	4.324	1.864	1.3014	6,1	281	
30i 258 sDrive 2p Aut.	66.200	1.998	G	258	2	4.324	1.864	1.3014	6,1	281	
M40i 340 sDrive 2p Aut.	77.800	2.998	G	340	2	4.324	1.864	1.3014	7,1	281	

BYD

byd.com/es

Dolphin	Euro NCAP: N.D.
Dolphin Active	28.780 - E 95 2 4.290 1.770 1.570 - 345
Dolphin Boost	29.480 - E 177 2 4.290 1.770 1.570 - 345
Dolphin Comfort	34.480 - E 204 2 4.290 1.770 1.570 - 345
Dolphin Design	36.480 - E 294 2 4.290 1.770 1.570 - 345

Atto 3 Euro NCAP: N.D.

Atto 3 Comfort	40.190 - E 204 2 4.455 1.875 1.615 15,6 440
Atto 3 Design	36.480 - E 294 2 4.455 1.875 1.615 15,6 440

Seal Euro NCAP: N.D. ★★★★★

Design	43.900 - E 313 2 4.800 1.875 1.460 16,6 453
Excellence AWD	47.780 - E 530 4 4.800 1.875 1.460 18,2 453

Seal U Euro NCAP: N.D.

EV Comfort	41.080 - E 218 2 4.785 1.890 1.668 19,9 552
EV Design	44.580 - E 218 2 4.800 1.875 1.460 20,5 552
DM-i PHEV Boost	34.990 1.498 H 218 2 4.785 1.890 1.668 0,9 425
DM-i PHEV Comfort	40.500 1.498 H 218 2 4.785 1.890 1.668 0,9 425
DM-i PHEV Design	41.990 1.498 H 325 2 4.785 1.890 1.668 1,2 425

Han Euro NCAP: N.D.

Han	69.990 - E 218 4 4.955 1.910 1.495 18,5 410
Han Esmerald Green Edition	74.000 - E 517 4 4.955 1.910 1.495 18,5 410

Tang Euro NCAP: N.D.

Tang	69.990 - E 517 4 4.870 1.950 1.725 23,8 440
------	---

Sealion 7 Euro NCAP: N.D.

Comfort	46.780 - E 313 2 4.830 1.925 1.620 19,9 578
Design AWD	50.290 - E 530 4 4.830 1.925 1.620 21,4 578
Excellence AWD	53.180 - E 530 4 4.830 1.925 1.620 21,9 578

CATERHAM

caterhamspain.es

Seven	Euro NCAP: N.D.
Serie K 1.6	31.320 1.588 G 116 2 3.380 1.575 1.115 7,9 -
Serie K 1.8 VWC0	40.730 1.795 G 141 2 3.380 1.575 1.115 8,8 -

CITROËN

citroen.es

AMI	Euro NCAP: N.D.
AMI	7.790 - E 8 2 2.410 1.390 - -

C3 Euro NCAP: N.D.

PureTech 100 You	14.990 1.199 G 100 2 4.015 1.755 1.577 5,6 310
PureTech 100 Max	19.200 1.199 G 100 2 4.015 1.755 1.577 5,6 310
e-C3 You	22.590 - E 113 2 4.015 1.755 1.577 17,1 310
e-C3 Max	27.290 - E 113 2 4.015 1.755 1.577 17,4 310

C3 Aircross Euro NCAP: N.D.

PureTech 100 You	18.990 1.199 G 100 2 4.395 1.795 1.660 6,2 460
PureTech 100 You Pack Plus	21.190 1.199 G 100 2 4.395 1.795 1.660 6,2 460
e-C3 Aircross You	25.280 - E 113 2 4.395 1.795 1.660 18,1 460
e-C3 Aircross You Pack Plus	27.480 - E 113 2 4.395 1.795 1.660 18,3 460
e-C3 Aircross Max	29.680 - E 113 2 4.395 1.795 1.660 18,3 460

C4 Euro NCAP: ★★★★★

Hybrid 100 You	22.750 1.199 G 100 2 4.350 1.800 1.525 4,8 380
Hybrid 136 Plus	24.050 1.199 G 136 2 4.350 1.800 1.525 4,7 380
Hybrid 136 Business Edition	24.950 1.199 G 136 2 4.350 1.800 1.525 4,7 380
Hybrid 136 Max	24.950 1.199 G 136 2 4.350 1.800 1.525 4,7 380
e-C4 eléctrico You 136	30.240 - E 136 2 4.350 1.800 1.525 15,5 380
e-C4 eléctrico Plus 136	31.690 - E 136 2 4.350 1.800 1.525 15,3 380
e-C4 eléctrico Plus 154	32.690 - E 154 2 4.350 1.800 1.525 14,9 380
e-C4 eléctrico Business Edition 154	33.590 - E 154 2 4.350 1.800 1.525 14,9 380

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
e-C4 eléctrico Max 154	34.280	-	E	154	2	4.350	1.800	1.525	14,9	380	

C4X Euro NCAP: ★★★★★

Hybrid 100 You	23.640 1.199 G 100 2 4.580 1.800 1.525 4,7 510
Hybrid 136 Plus	24.250 1.199 G 136 2 4.580 1.800 1.525 4,7 510
Hybrid 136 Business Edition	25.150 1.199 G 136 2 4.580 1.800 1.525 4,7 510
Hybrid 136 Max	26.500 1.199 G 136 2 4.580 1.800 1.525 4,7 510
e-C4 X eléctrico You 136	31.590 - E 136 2 4.580 1.800 1.525 15 510
e-C4 X eléctrico Plus 136	33.040 - E 136 2 4.580 1.800 1.525 15 510
e-C4 X eléctrico Plus 154	34.040 - E 154 2 4.580 1.800 1.525 14,5 510
e-C4 X eléctrico Business Edition 154	34.940 - E 154 2 4.580 1.800 1.525 14,6 510
e-C4 X eléctrico Max 154	35.630 - E 154 2 4.580 1.800 1.525 14,6 510

C5 Aircross Euro NCAP: ★★★★★

PureTech 130 Feel	28.530 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
PureTech 130 Feel Pack	30.545 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095 1.499 D 131 2 4.500 1.840 1.654 5,2 580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635 1.598 G 180 2 4.500 1.840 1.654 1,4 460
PureTech 130 C Series	31.430 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030 1.499 D 131 2 4.500 1.840 1.654 5,2 580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010 1.598 G 180 2 4.500 1.840 1.654 1,4 460
PureTech 130 Shine Pack	33.795 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685 1.199 G 131 2 4.500 1.840 1.654 6,3 580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545 1.499 D 131 2 4.500 1.840 1.654 5,2 580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460 1.598 G 224 2 4.500 1.840 1.654 1,4 460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357 1.199 G 136 2 4.500 1.840 1.654 5,2 580

C5X Euro NCAP: ★★★★★

PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100 1.199 G 130 2 4.805 1.815 1.485 6,0 545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600 1.598 G 180 2 4.805 1.815 1.485 6,5 545
Hybrid e-225 Feel Pack	45.515 1.598 G 225 2 4.805 1.815 1.485 1,3 485
Hybrid e-225 Feel Pack	47.215 1.598 G 225 2 4.805 1.815 1.485 1,3 485
Hybrid e-225 Feel Pack	49.515 1.598 G 225 2 4.805 1.815 1.485 1,3 485

CUPRA

cupraofficial.es

Tavascan Euro NCAP: ★★★★★

286 CV 77 kWh First Edition	48.990 - E 286 2 4.644 1.861 1.597 15,2 540
286 CV 77 kWh	51.790 - E 286 2 4.644 1.861 1.597 15,2 540
VZ 340 CV 77 kWh AWD	65.060 - E 340 4 4.644 1.861 1.597 15,2 540

Ateca Euro NCAP: ★★★★★

2.0 TSI 190 4Drive Sp S/S DSG7	44.360 1.984 G 190 4 4.376 1.841 1.615 8,1 485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive Sp S/S DSG7	50.670 1.984 G 300 4 4.376 1.841 1.615 7,4 485

Formentor Euro NCAP: ★★★★★

1.5 TSI 150	36.130 1.498 G 150 2 4.451 1.839 1.615 6,2 450
1.5 eTSI 150 DSG	38.180 1.498 G 150 2 4.451 1.839 1.615 5,9 450
2.0 TDI 150 DSG	40.990 1.968 D 150 2 4.451 1.839 1.615 5,1 450
1.5 eHybrid 204 DSG	45.500 1.498 H 204 2 4.451 1.839 1.615 0,4 345
VZ 1.5 eHybrid 272 DSG	56.180 1.498 H 272 2 4.451 1.839 1.615 0,5 345
VZ 2.0 TSI DSG 4Drive 333	57.490 1.984 G 333 4 4.451 1.839 1.615 8,8 420

León Euro NCAP: ★★★★★

1.5 eTSI 150 DSG	33.180 1.498 G 150 2 4.398 1.799 1.467 5,5 380
VZ e-Hybrid VZ 272 DSG	55.250 1.395 H 272 2 4.398 1.799 1.467 0,5 270

León Sportstourer Euro NCAP: ★★★★★

1.5 eTSI 150 DSG7	32.940 1.498 G 150 2 4.657 1.799 1.463 6,1 620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860 1.998 G 190 2 4.657 1.799 1.463 6,9 620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215 1.998 G 245 2 4.657 1.799 1.463 7,2 620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045 1.998 G 300 2 4.657 1.799 1.463 7,6 620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195 1.998 G 310 4 4.657 1.799 1.463 8,3 620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110 1.395 G 245 2 4.657 1.799 1.463 1,2 470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680 1.395 G 245 2 4.657 1.799 1.463 1,3 470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690 1.395 G 245 2 4.657 1.799 1.463 1,4 470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.409 1.998 G 300 2 4.657 1.799 1.463 7,8 620

Born Euro NCAP: ★★★★★

231 CV 58 kWh e-Boost Pack	38.490 - E 231 2 4.322 1.809 1.537 15,5 385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.990 - E 231 2 4.322 1.809 1.537 15,5 385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	41.850 - E 231 2 4.322 1.809 1.537 16 385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	43.350 - E 231 2 4.322 1.809 1.537 16 385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack	46.470 - E 326 2 4.322 1.809 1.537 15 385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack A. Plus	48.240 - E 326 2 4.322 1.809 1.537 15 385

DACIA

dacia.es

Spring Euro NCAP: ★

Spring Essential 45	20.555 - E 45 2 3.734 1.579 1.516 - 270
Spring Extreme 65	22.205 - E 65 2 3.734 1.579 1.516 - 270

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

Duster 2024**Euro NCAP: N.D.**

ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-	472	
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-	472	
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-	472	
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-	472	
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-	-	

Jogger Euro NCAP: ★★★

ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		506

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
DFSK dfsk.es											
500 Euro NCAP: N.D.											
500 Luxury	20.995	1.498	G 106	2	4.385	1.850	1.650	8,3	18	318	
500 Intelligent	22.995	1.498	G 106	2	4.385	1.850	1.650	8,3	18	318	
580 Euro NCAP: ★★★											
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G 145	2	4.680	1.845	1.715	7,3	18	-	
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G 145	2	4.680	1.845	1.715	7,3	18	-	
600 Euro NCAP: N.D.											
600 Luxury	28.499	1.499	G 184	2	4.720	1.865	1.710	8,6	18	465	
Fengon 5 Euro NCAP: ★★★											
1.5T Turbo 146	28.995	1.498	G 145	2	4.680	1.865	1.645	7,5	18	-	
E5 Euro NCAP: N.D.											
E5 Intelligent PHEV	35.449	1.498	G 218	2	4.760	1.865	1.710	1,2	18	465	

DISCOVERY landrover.es											
Discovery Euro NCAP: ★★★★★											
D250 MHEV AWD Aut.	76.349	2.996	D 249	4	4.956	2.000	1.888	8,4	18	723	
D300 R-DYNAMIC S MHEV AWD Aut.	92.350	2.997	D 300	4	4.956	2.000	1.888	8,4	18	723	
P360 R-DYNAMIC HSE MHEV AWD Aut.	106.550	2.996	G 360	4	4.956	2.000	1.888	10,4	18	723	

DISCOVERY SPORT landrover.es											
Discovery Sport Euro NCAP: ★★★★★											
D165 FWD Sport SE	54.749	1.999	D 163	2	4.597	2.069	1.727	6,3	18	454	
D165 AWD Auto MHEV Sport SE	60.850	1.999	D 163	4	4.597	2.069	1.727	6,8	18	454	
D200 AWD Auto MHEV Sport SE	64.150	1.999	D 204	4	4.597	2.069	1.727	6,8	18	454	
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G 200	4	4.597	2.069	1.727	9,2	18	454	
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H 309	4	4.597	2.069	1.727	1,6	18	454	
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G 290	4	4.597	2.069	1.727	9,4	18	454	

DODGE amencars.es											
Challenger Euro NCAP: N.D.											
SXT	62.500	3.604	G 303	2	5.023	1.923	1.449	9,3	18	-	
R/T	78.000	5.654	G 375	2	5.023	1.923	1.465	12,7	18	-	
SRT Hellcat	140.500	6.166	G 717	2	5.023	1.923	1.449	16,8	18	-	
Charger Euro NCAP: N.D.											
R/T	93.500	6.417	G 485	2	5.100	1.905	1.467	11,4	18	-	
SRT Hellcat	135.500	6.166	G 717	2	5.100	1.905	1.467	16,8	18	-	
Durango Euro NCAP: N.D.											
GT	79.700	3.604	G 295	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	
R/T	88.500	6.417	G 360	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	
SRT Hellcat	155.500	6.166	G 710	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	

DODGE amencars.es											
Challenger Euro NCAP: N.D.											
SXT	62.500	3.604	G 303	2	5.023	1.923	1.449	9,3	18	-	
R/T	78.000	5.654	G 375	2	5.023	1.923	1.465	12,7	18	-	
SRT Hellcat	140.500	6.166	G 717	2	5.023	1.923	1.449	16,8	18	-	
Charger Euro NCAP: N.D.											
R/T	93.500	6.417	G 485	2	5.100	1.905	1.467	11,4	18	-	
SRT Hellcat	135.500	6.166	G 717	2	5.100	1.905	1.467	16,8	18	-	
Durango Euro NCAP: N.D.											
GT	79.700	3.604	G 295	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	
R/T	88.500	6.417	G 360	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	
SRT Hellcat	155.500	6.166	G 710	2	5.101	1.924	1.851	12,6	18	-	

DS dsautomobiles.es											
3 Euro NCAP: N.D.											
1.2 PureTech 130 Bastille Aut.	31.800	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6	18	350	
1.5 BlueHdi 130 Bastille Aut.	33.450	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	18	350	
1.2 PureTech 130 Performance Aut.	32.400	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6	18	350	
1.5 BlueHdi 130 Performance Aut.	34.050	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	18	350	
1.2 PureTech 130 Rivoli Aut.	35.300	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6	18	350	
1.5 BlueHdi 130 Rivoli Aut.	36.950	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	18	350	
1.2 PureTech 130 Opera Aut.	38.800	1.199	G 130	2	4.118	1.791	1.534	6	18	350	
1.5 BlueHdi 130 Opera Aut.	40.450	1.499	D 130	2	4.118	1.791	1.534	4,7	18	350	
E-Tense 156 Bastille Aut.	41.500	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-	18	350	
E-Tense 156 Performance Line Aut.	42.100	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-	18	350	
E-Tense 156 Rivoli Aut.	45.000	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-	18	350	
E-Tense 156 Opera Aut.	48.500	-	E 156	2	4.118	1.791	1.534	-	18	350	
4 Euro NCAP: ★★★★★											
PureTech 130 EAT8 Bastille	33.300	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	18	439	
BlueHdi 130 EAT8 Bastille	34.550	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
PureTech 130 EAT8 Performance Line	36.350	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	18	439	
BlueHdi 130 EAT8 Performance Line	37.600	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
PureTech 130 EAT8 Performance Line+	40.100	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	18	439	
BlueHdi 130 EAT8 Performance Line+	41.350	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.000	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	5,9	18	439	
Gross PureTech 130 EAT8 Trocadero	38.750	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	5,9	18	439	
Gross BlueHdi 130 EAT8 Trocadero	40.000	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
PureTech 130 EAT8 Rivoli	41.550	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	18	439	
BlueHdi 130 EAT8 Rivoli	42.800	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
PureTech 130 EAT8 Opera	46.550	1.199	G 131	2	4.400	1.830	1.470	6,0	18	439	
BlueHdi 130 EAT8 Opera	47.800	1.499	D 130	2	4.400	1.830	1.470	4,8	18	439	
E-TENSE 225 Trocadero	47.100	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
E-TENSE 225 Rivoli											
E-TENSE 225 Rivoli	50.500	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	
E-TENSE 225 Performance Line											
E-TENSE 225 Performance Line	45.500	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	
E-TENSE 225 Performance Line+											
E-TENSE 225 Performance Line+	49.100	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	
E-TENSE 225 Opera											
E-TENSE 225 Opera	55.700	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	
Cross E-TENSE 225 Trocadero											
Cross E-TENSE 225 Trocadero	47.800	1.598	G 225	2	4.400	1.830	1.470	1,3	18	390	
7 Euro NCAP: ★★★★★											
1.5 BlueHdi 130 Bastille Aut.	42.800	1.499	D 130	2	4.595	1.906	1.631	5,5	18	555	
E-Tense 225 Bastille Aut.	51.500	1.598	G 225	2	4.570	1.895	1.620	1,2	18	555	
E-Tense 300 Bastille Aut. 4x4	56.500	1.598	G 300	4	4.570	1.895	1.620	1,2	18	555	
E-Tense 360 Performance Line Aut. 4x4	64.900	1.598	G 360	4	4.570	1.895	1.620	1,8	18	555	

DONGFENG dongfeng-auto.es											
Box Euro NCAP: N.D.											
Plus	25.995	-	E 95	2	4.030	1.810	1.570	15,6	18	326	

EBRO ebroauto/com											
S700 Euro NCAP: N.D.											
1.6 TGD1 147 CV Comfort	29.990	1.598	G 147	2	4.558	1.862	1.696	7	18	-	
1.6 TGD1 147 CV Luxury	32.990	1.598	G 147	2	4.558	1.862	1.696	7	18	-	
S800 Euro NCAP: N.D.											
1.6 TGD1 147 CV Premium	36.990	1.598	G 147	2	4.725	1.860	1.705	7,8	18	-	
1.6 TGD1 147 CV Luxury	36.990	1.598	G 147	2	4.725	1.860	1.705	7,8	18	-	

EVO												drautomobiles.com/es	
3 Euro NCAP: N.D.													
Evo 3 1.5 Gasolina	17.900	1.499	G	114	2	4.135	1.750	1.568	6,7		-		
Evo 3 1.5 GLP	19.400	1.499	G	108	2	4.318	1.750	1.568	4,7		-		
4 Euro NCAP: N.D.													
Evo 4 1.6 Gasolina	20.900	1.590	G	114	2	4.325	1.765	1.640	7,7		-		
Evo 4 1.6 GLP	21.900	1.590	G	106	2	4.325	1.765	1.640	5,2		-		
5 Euro NCAP: N.D.													
Evo 5 1.5 Turbo Gasolina	21.900	1.499	G	127	2	4.325	1.815	1.640	7,5		-		
Evo 5 1.5 Turbo GLP	22.700	1.499	G	120	2	4.325	1.815	1.640	5,2		-		
7 Euro NCAP: N.D.													
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 6 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-		
Evo 7 1.5 Turbo Gasolina 7 asientos	32.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	7,4		-		
Evo 7 1.5 Turbo GLP 6 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-		
Evo 7 1.5 Turbo GLP 7 asientos	33.900	1.499	G	175	2	4.795	1.870	1.758	-		-		



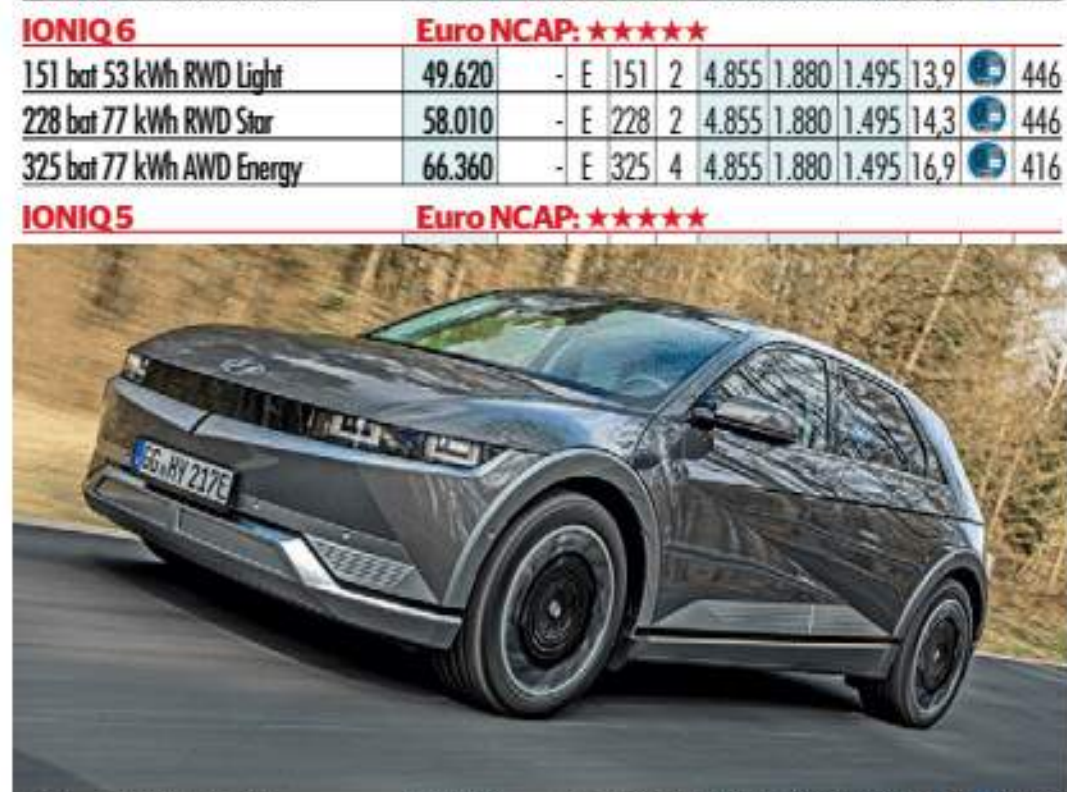
MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262	-	E	487	4	4.712	1.881	1.597	-	483	
Puma	Euro NCAP: ★★★★★										
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086	999	G	125	2	4.186	1.805	1.538	4,2	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4	468	
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4	468	
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3	456	
Puma Gen-E	Euro NCAP: ★★★★★										
43 kWh 168 CV Tracción delantera	30.600	-	E	168	2	4.214	1.805	1.555	13,1	523	
Premium 43 kWh 168 CV Tracción del.	32.900	-	E	168	2	4.214	1.805	1.555	13,1	523	
Bronco	Euro NCAP: N.D.										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7	471	
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2	546	
Capri	Euro NCAP: N.D.										
Rango Extendido RWD 77 kWh	48.094	-	E	286	2	4.634	1.872	1.626	13,3	572	
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	51.114	-	E	286	2	4.634	1.872	1.626	14,0	567	
Rango Extendido AWD 79 kWh	57.383	-	E	340	4	4.634	1.872	1.626	15,0	572	
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	60.403	-	E	340	4	4.634	1.872	1.626	15,8	567	
Tourneo Courier	Euro NCAP: N.D.										
Trend 1.0 EcoBoost	23.800	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7	570	
Titanium 1.0 EcoBoost	25.340	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7	570	
Active 1.0 EcoBoost Auto.	26.900	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7	570	
Trend 1.0 EcoBoost Auto.	25.600	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,7	570	
Titanium 1.0 EcoBoost Auto.	27.200	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,9	570	
Active 1.0 EcoBoost Auto.	28.700	998	G	125	2	4.343	1.800	1.817	6,9	570	
E-Tourneo Courier Trend	36.500	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5	614	
E-Tourneo Courier Titanium	38.100	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5	614	
E-Tourneo Courier Active	39.700	-	E	136	2	4.337	1.800	1.817	17,5	614	

HONDA												honda.es	
Civic		Euro NCAP: ★★★★★											
e:HEV Elegance	32.100	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410		
e:HEV Sport	33.200	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410		
e:HEV Advance	36.600	1.993	H	184	2	4.551	1.802	1.408	4,7		410		
Type R	54.850	1.996	H	329	2	4.594	1.890	1.408	8,2		410		
ZR-V		Euro NCAP: N.D.											
e:HEV Sport	44.950	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		390		
e:HEV Advance	47.050	1.993	H	184	2	4.568	1.840	1.620	5,8		380		
CR-V		Euro NCAP: N.D.											
e:HEV Elegance 4x2	51.545	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	5,9		587		
e:HEV Advance 4x4	56.565	1.993	H	184	4	4.706	1.866	1.674	6,7		579		
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760	1.993	H	184	2	4.706	1.866	1.674	0,8		617		
e		Euro NCAP: N.D.											
Electric 154 Sp Aut. Advance	37.300	-	E	154	2	3.894	1.752	1.512	-		171		
e:Ny1		Euro NCAP: N.D.											
Advance	52.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		361		
Elegance	55.400	-	E	204	2	4.387	1.790	1.584	18,2		344		
HR-V		Euro NCAP: ★★★★★											
1.5 i-MMD Elegance	32.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335		
1.5 i-MMD Advance	34.560	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		335		
1.5 i-MMD Advance Style	37.060	1.498	G	131	2	4.340	1.790	1.582	5,4		320		
Jazz		Euro NCAP: ★★★★★											
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250	1.498	H	122	2	4.089	1.694	1.526	4,5		304		

HYUNDAI											hyundai.es	
i10		Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252	
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440	1.248	G	87	2	3.665	1.660	1.500	5,1		252	
i20		Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 MPI 84 Essence Sp	14.490	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352	
1.2 MPI 84 Klass Sp	16.165	1.197	G	84	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352	
1.0 T-GDi 48V Essence	16.740	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352	
1.0 T-GDi Klass	17.165	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352	
1.0 T-GDi 48V Klass	18.415	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352	
1.0 T-GDi 48V Klass 7DCT	19.405	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,1		352	
1.0 T-GDi 48V Tecnó 7DCT	21.455	998	G	100	2	4.040	1.750	1.450	5,2		352	
1.0 T-GDi 120 48V Style 7DCT	24.055	998	G	120	2	4.040	1.750	1.450	5,3		352	
N 1.6 T-GDi	27.490	1.591	G	204	2	4.075	1.750	1.440	-		352	



i30	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 DPi 110 Essence	17.770	1.498	G	110	2	4.340	1.795	1.455	6,1	395	
1.0 TGD 120 Essence	18.770	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4	395	
1.0 TGD 120 Klass	19.875	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,5	395	
1.0 TGD 120 48V Klass	20.125	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3	395	
1.6 CRDi 116 Klass	20.725	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,6	395	
1.0 TGD 120 48V Klass 7DCT	21.225	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,3	395	
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825	1.598	D	116	2	4.340	1.795	1.455	4,7	395	
1.0 TGD 120 48V N-Line	22.575	998	G	120	2	4.340	1.795	1.455	5,4	395	
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6	395	
1.5 TGD 160 48V N-Line	24.775	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,3	395	
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275	1.598	D	136	2	4.340	1.795	1.455	4,6	395	
1.5 TGD 160 48V N-Line 7DCT	25.875	1.482	G	160	2	4.340	1.795	1.455	6,1	395	
N 2.0 T-GDi 280	38.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,0	381	
N 2.0 T-GDi 280 8DCT	41.000	1.998	G	280	2	4.340	1.795	1.444	8,4	381	
CW 1.0 TGD 120 Klass	19.865	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,5	602	
CW 1.0 TGD 120 48V Klass	20.915	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,2	602	
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515	1.598	D	116	2	4.585	1.795	1.465	4,6	602	
CW 1.0 TGD 120 48V Klass 7DCT	22.015	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,3	602	
CW 1.0 TGD 120 48V N-Line	23.365	998	G	120	2	4.585	1.795	1.465	5,4	602	
CW 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6	602	
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065	1.598	D	136	2	4.585	1.795	1.465	4,6	602	
CW 1.5 TGD 160 48V N-Line 7DCT	26.265	1.482	G	160	2	4.585	1.795	1.465	6,1	602	
Fastback 1.0 TGD 120 Essence	18.660	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,4	450	
Fastback 1.0 TGD 120 48V Klass	22.015	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,2	450	
Fastback 1.0 TGD 120 48V Klass 7DCT	23.115	998	G	120	2	4.455	1.795	1.425	5,3	450	
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,5	450	
Fastback 1.5 TGD 160 48V N-Line	26.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,2	450	
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecnó 7DCT	27.265	1.598	D	136	2	4.455	1.795	1.425	4,7	450	
Fastback 1.5 TGD 48V N-Line X 7DCT	30.265	1.482	G	160	2	4.455	1.795	1.425	6,1	450	
Fastback N 2.0 T-GDi 280 8DCT	41.450	1.998	G	280	2	4.455	1.795	1.425	8,4	450	
BAYON	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 MPI Klass	20.655	1.197	G	80	2	4.180	1.775	1.490	5,6	411	
1.2 MPI Maxx	21.905	1.197	G	80	2	4.180	1.775	1.490	5,6	411	
1.0 T-GDi 100 48V Klass	22.405	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,2	411	
1.0 T-GDi 100 48V Maxx	23.655	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDi 7DCT 100 48V Maxx	24.755	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDi 100 48V Tecnó	25.455	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDi 7DCT 100 48V Tecnó	26.555	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	



170 bat 58 kWh RWD Light	42.410	-	E	170	2	4.635	1.890	1.605	16,7		588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Star	50.610	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
218 bat 73 kWh RWD Energy	54.710	-	E	218	2	4.635	1.890	1.605	19,0		588
306 bat 73 kWh AWD Energy	57.810	-	E	306	2	4.635	1.890	1.605	-		555
N 84 kWh AWD	78.000	-	E	650	2	4.635	1.890	1.605	21,2		480

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0		470
F-Pace Euro NCAP: ★★★★★											
2.0 i4 250 Pure AWD Sp Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5		650
2.0 i4 300 Pure AWD Sp Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9		650
2.0L i4D 163 Pure Sp	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3		650
2.0L i4D 180 Prestige AWD Sp Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7		650
2.0L i4D 180 Pure Sp Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5		650
2.0L i4D 240 Pure AWD Sp Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
3.0L TDV6 300 Pure AWD Sp Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3		650
5.0 V8 550 SVR AWD Sp Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9		650

F-Type Euro NCAP: N.D.											
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4		310
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5		310
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4		310
Convertible P450 V6 Aut. AWD	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6		310
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5		310

I-Pace Euro NCAP: N.D.											
SE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
SE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
HSE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656
Black EV400 90kWh AWD Sp Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-		656

XE Euro NCAP: ★★★★★											
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9		291
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2		291
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2		291

XF Euro NCAP: ★★★★★											
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3		344
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0		344
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	G	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4		344
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R-Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5		563

JAECOO jaecoo.es											
7 Euro NCAP: N.D.											
Select 4x2	33.900	1.598	G	145	2	4.500	1.865	1.680	7,5		424
Exclusive 4x4	37.900	1.598	G	145	4	4.500	1.865	1.680	8		340
Select 4x2	40.900	1.500	H	340	2	4.500	1.865	1.680	-		-
Exclusive 4x2	42.900	1.500	H	340	2	4.500	1.865	1.680	-		-

JEEP jeep.es											
Avenger Euro NCAP: N.D.											



1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6		380-
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5		380-
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355-
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355-
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	154		355-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5		380-

Compass Euro NCAP: ★★★★★											
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7		438
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2		438
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6		424
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9		424
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0		420
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9		420

Renegade Euro NCAP: ★★★★★											
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4		351
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1		351

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8		351
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0		330
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1		330
Wrangler Euro NCAP: N.D.											
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5		533
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1		533
Grand Cherokee Euro NCAP: N.D.											
4xe Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8		533
4xe Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xe Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9		533
4xe Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6		533

KIA

Ceed	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4		395
1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.0 T-GDi 100 Tech Sp ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2		395
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6		395
1.6 CRDi MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.6 CRDi MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5		357
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7		357
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8		357
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8		395
Tourer 1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3		625
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5		512
Tourer 1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5		512
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6		512
Tourer 1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7		625
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3		437

ESPECIAL

SUPER NINTENDO

¡164 PÁGINAS DE PURA NOSTALGIA!

POR LOS
EXPERTOS DE
Gadget

**YA EN TU
QUIOSCO**



La historia de Super Nintendo

LOS JUEGOS QUE MARCARON UNA GENERACIÓN INOLVIDABLE • TODOS
SUS MODELOS Y PERIFÉRICOS • COMPAÑÍAS Y TALENTOS RESPONSABLES
DE SU ÉXITO • EL CEREBRO DE LA BESTIA, ANALIZADO A FONDO

Imprescindible para coleccionistas

Una publicación de

GRUPOV

www.grupov.es

MODELO		PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
G1ST GLP Limited		30.550	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	-		423
G1ST GLP Limited AT 4x4		34.650	1.497	G	149	4	4.450	1.870	1.629	-		423
G1ST Urban Plus		24.300	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	7,8		423
G1ST Urban Limited		27.800	1.497	G	149	2	4.450	1.870	1.629	7,8		423
G1ST Urban Urban Plus AT		26.700	1.497	G	163	2	4.450	1.870	1.629	8,1		423
G1ST Urban Limited AT 4X4		31.900	1.497	G	163	4	4.450	1.870	1.629	8,7		423
e-Motion Urban		29.900	-	E	207	2	4.465	1.870	1.629	18,1		423
e-Motion Limited		32.900	-	E	207	2	4.465	1.870	1.629	18,1		423

Rexton	Euro NCAP: N.D.											
D22 DTR Pro 7 plazas		39.200	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Limited 7 plazas		43.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641
D22 DTR Premium 7 plazas		51.800	2.157	D	202	2	4.850	1.960	1.825	7,7		641

Torres	Euro NCAP: N.D.											
---------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



G1ST 4X2 Trend		32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G1ST 4X2 Life		34.500	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	7,9		599
G1ST 4X2 Trend GLP		32.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	-		463
G1ST 4X2 Life AT		37.000	1.497	G	163	2	4.700	1.890	1.720	8,5		599
G1ST 4X4 Adventure AT		41.500	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	9,1		599
G1ST 4X4 Adventure AT GLP		44.250	1.497	G	163	4	4.700	1.890	1.720	-		463

Tivoli	Euro NCAP: ★★★★★											
G12T 128 Line		17.100	1.197	G	128	2	4.225	1.810	1.613	6,7		427
G15 163 Line		17.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,2		427
G15 163 Urban Aut.		21.500	1.497	G	163	2	4.225	1.810	1.613	7,7		427
D16 136 Limited Aut.		27.000	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	6		427
D16 136 Urban		22.500	1.597	D	136	2	4.225	1.810	1.613	5,6		427

Tivoli Grand	Euro NCAP: ★★★★★											
G1ST 4x2 Line		17.900	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,2		574
G1ST 4x2 Limited Auto.		25.000	1.497	G	163	2	4.480	1.810	1.613	7,8		574

KTM ktm.com/es/x-bow/												
X-Bow	Euro NCAP: N.D.											
2.0 285 GT		97.271	1.984	G	285	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 300 R		78.051	1.984	G	300	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-
2.0 360 RR		113.746	1.984	G	360	2	3.738	1.915	1.202	8,3		-

LAMBORGHINI lamborghini.com												
Huracán	Euro NCAP: N.D.											
EVO 5.2 V10 640 2p		249.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.165	13,7		100
EVO Spyder 5.2 V10 640 2p		274.000	5.204	G	640	4	4.520	1.933	1.180	14,2		100
STO Coupé		338.000	5.204	G	640	4	4.549	1.945	1.220	14,2		38
Urus	Euro NCAP: N.D.											
S		265.000	3.996	G	666	4	5.112	2.018	1.638	-		616
Performante		296.000	3.996	G	666	4	5.137	2.026	1.618	-		616

LANCIA lancia.es												
Ypsilon	Euro NCAP: N.D.											
Ibrida		23.900	1.199	G	100	2	4.075	1.768	1.440	4,5		352
Elettrica		34.500	-	E	156	2	4.075	1.768	1.440	14,3		309
Elettrica Edizione Limitata Cassina		39.500	-	E	156	2	4.075	1.768	1.440	14,3		309

LEAPMOTOR leapmotor.com.uy												
T03	Euro NCAP: N.D.											
Design 37,3 kWh		18.942	-	E	95	2	3.620	1.652	1.577	16,3		210
C10	Euro NCAP: N.D.											
Style 69,9 kWh		34.969	-	E	218	2	4.739	1.900	1.680	-		435

LEXUS lexusauto.es												
ES	Euro NCAP: ★★★★★											
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT		53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	Euro NCAP: N.D.											
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.		130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.		159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172

LS	Euro NCAP: N.D.											
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.		110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	Euro NCAP: N.D.											
LBX		33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant		37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion		38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool		43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax		43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition		48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332

MODELO		PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
LBX Cool+ AWD		49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD		49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284

NX	Euro NCAP: ★★★★★											
350h 2WD Business		53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive		62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business		56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive		63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport		74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury		74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive		71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport		81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury		82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555

RX	Euro NCAP: ★★★★★											
350h 4WD Business		81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive		91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business		88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive		97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style		88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury		106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport		111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539

UX	Euro NCAP: N.D.											
-----------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.8 Skyactiv-D 116 Origin Sp S/S	29.575	1.759	D	116	2	4.395	1.795	1.540	4,4		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Evolution Aut.	32.025	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,5		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Origin Sp S/S	27.575	1.998	G	122	2	4.395	1.795	1.540	5,1		430
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD	32.475	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	5,3		422
2.0 Skyactiv-G 122 24V Zenith AWD Aut.	35.275	1.998	G	122	4	4.395	1.795	1.540	6,0		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Evolution Aut.	34.425	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	5,2		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Origin Sp S/S	29.975	1.998	G	180	2	4.395	1.795	1.540	4,6		430
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD 5	34.875	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	4,9		422
2.0 Skyactiv-X 180 24V Zenith AWD Aut.	37.675	1.998	G	180	4	4.395	1.795	1.540	5,6		422

CX-5	Euro NCAP: N.D.
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin	30.900 1.998 G 165 2 4.575 1.845 1.680 6,7
2.0 Skyactiv-G 2WD Origin 6AT	32.410 1.998 G 165 2 4.575 1.845 1.680 7,3
2.2 Skyactiv-D 2WD Origin	33.900 2.191 D 150 2 4.575 1.845 1.680 5,6
2.2 Skyactiv-D 2WD 6AT Origin	36.260 2.191 D 184 4 4.575 1.845 1.680 6,1
2.5 Skyactiv-G 2WD 6AT Newground	38.180 2.488 G 194 4 4.575 1.845 1.680 7,6
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Newground	42.220 2.191 D 184 4 4.575 1.845 1.680 6,6
2.2 Skyactiv-D 4WD 6AT Signature	46.260 2.191 D 184 4 4.575 1.845 1.680 6,6

CX-60	Euro NCAP: N.D.
e-Skyactiv D RWD Prime-Line	45.669 3.283 D 200 4 4.745 1.890 1.680 5
e-Skyactiv PHEV Prime-Line	50.270 2.488 G 328 4 4.745 1.890 1.680 1,5
e-Skyactiv PHEV Takumi	61.870 2.488 G 328 4 4.745 1.890 1.680 1,5

CX-80	Euro NCAP: N.D.
e-Skyactiv D AWD Exclusive-Line	56.748 3.283 D 254 4 4.995 1.890 1.705 5,7
e-Skyactiv D AWD Homura	62.678 3.283 D 254 4 4.995 1.890 1.705 5,7
e-Skyactiv D AWD Takumi	63.778 3.283 D 254 4 4.995 1.890 1.705 5,8
e-Skyactiv D AWD Homura Plus	66.228 3.283 D 254 4 4.995 1.890 1.705 5,8
e-Skyactiv D AWD Takumi Plus	67.328 3.283 D 254 4 4.995 1.890 1.705 5,8
e-Skyactiv PHEV AWD Exclusive-Line	56.544 2.488 H 328 4 4.995 1.890 1.705 1,6
e-Skyactiv PHEV AWD Homura	62.474 2.488 H 328 4 4.995 1.890 1.705 1,6
e-Skyactiv PHEV AWD Takumi	63.574 2.488 H 328 4 4.995 1.890 1.705 1,6
e-Skyactiv PHEV AWD Homura Plus	66.224 2.488 H 328 4 4.995 1.890 1.705 1,6
e-Skyactiv PHEV AWD Takumi Plus	67.324 2.488 H 328 4 4.995 1.890 1.705 1,6

MX-30	Euro NCAP: ★★
Origin	34.375 - E 145 2 4.395 1.795 1.555 -

MX-5	Euro NCAP: ★★
RF 1.5 Skyactiv-G 132 Evolution 2p	29.620 1.496 G 132 2 3.915 1.735 1.230 -
RF 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p S/S	32.820 1.998 G 184 2 3.915 1.735 1.235 6,9
Soft Top 1.5 Skyactiv-G 132 Origin 2p	25.520 1.496 G 132 2 3.915 1.735 1.225 -
Soft Top 2.0 Skyactiv-G 184 Zenith 2p	30.320 1.998 G 184 2 3.915 1.735 1.230 6,9

MAXUS	maxus-motor.es
EUNIQ	Euro NCAP: N.D.
5	46.900 - E 177 2 4.825 1.825 1.800 -
T90 EV	Euro NCAP: N.D.
T90 EV	61.810 - E 177 2 5.365 1.900 1.809 -

MERCEDES-BENZ	mercedes-benz.es
AMG GT 4-Door Coupé	Euro NCAP: N.D.
53 435 4Matic+ 5p MCT	156.990 2.999 G 435 4 5.054 1.953 1.455 9,1
63 S 639 4Matic+ 5p MCT	222.690 3.982 G 639 4 5.054 1.953 1.447 11,3
63 S E Performance	242.190 3.982 G 843 4 5.054 1.871 1.447 7,9
Clase T	Euro NCAP: N.D.
T 160	29.930 1.333 G 102 2 4.498 1.859 1.811 6,8
T 180	31.241 1.333 G 130 2 4.498 1.859 1.811 6,8
T 180 Aut.	34.302 1.333 G 130 2 4.498 1.859 1.811 6,8
T 160 d	31.508 1.461 D 95 2 4.498 1.859 1.811 5,3
T 160 d Aut.	34.569 1.461 D 95 2 4.498 1.859 1.811 5,6
T 180 d	32.574 1.461 D 130 2 4.498 1.859 1.811 5,7
T 180 d Aut.	35.635 1.461 D 130 2 4.498 1.859 1.811 5,6
EQT	48.166 1.461 E 122 2 4.498 1.859 1.819 19

CLA	Euro NCAP: ★★★★★
CLA Coupé 200 163	42.900 1.333 G 163 2 4.688 1.830 1.439 5,9
CLA Coupé 200d 150	44.850 1.950 D 150 2 4.688 1.830 1.439 4,8
CLA Coupé 220d 190	45.174 1.950 D 190 2 4.688 1.830 1.439 4,8
CLA Coupé 250 224 4Matic	51.175 1.991 G 224 4 4.688 1.830 1.444 6,9
CLA Coupé 250e	52.100 1.333 G 218 2 4.688 1.830 1.444 1,0
CLA Coupé AMG 35 306 4Matic+	66.700 1.991 G 306 4 4.695 1.834 1.405 7,7
CLA Coupé AMG 45 S 422 4Matic+	84.025 1.991 G 421 4 4.688 1.830 1.439 8,4
Shooting Brake CLA 200 163	44.200 1.333 G 163 2 4.809 1.830 1.442 6,1
Shooting Brake CLA 200d 150	46.125 1.950 D 150 2 4.809 1.830 1.442 4,9
Shooting Brake CLA 220d 190	46.475 1.950 D 190 2 4.809 1.830 1.442 5
Shooting Brake CLA 250 224 4Matic	54.550 1.991 G 224 2 4.809 1.830 1.442 7,1
Shooting Brake 250e	53.350 1.333 G 218 2 4.688 1.830 1.444 1,1
Shoot Br CLA AMG 35 4Matic+	68.050 1.991 G 306 2 4.809 1.830 1.442 7,9
Shooting Brake CLA AMG 45 S 4Matic+	85.425 1.991 G 421 2 4.809 1.830 1.442 8,6

Clase A	Euro NCAP: N.D.
A 180 136 Sp	38.181 1.333 G 136 2 4.419 1.796 1.440 5,9
A 180 d 116 Sp	41.206 1.461 D 116 2 4.419 1.796 1.440 4,6
A 200 163 Sp	41.981 1.333 G 163 2 4.419 1.796 1.440 5,9
A 200 d 150 Sp	42.756 1.950 D 150 2 4.419 1.796 1.440 4,8
A 220 d 190 Sp	47.056 1.950 D 190 2 4.419 1.796 1.445 4,9
A 250e Sp	50.804 1.333 G 218 2 4.419 1.796 1.445 1,0
A 250 224 4Matic Sp	57.581 1.991 G 224 4 4.419 1.796 1.445 7
A 35 AMG 306 4Matic+ Sp 7G-DCT	64.783 1.991 G 306 4 4.436 1.797 1.405 7,9
A 45 S AMG 422 4Matic+ Sp 8G-DCT	87.811 1.991 G 421 4 4.436 1.797 1.405 8,6

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Sedan A 180 136 4p	39.131	1.333	G	136	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 180 d 116 4p	42.156	1.461	D	116	2	4.549	1.796	1.446	4,5		395
Sedan A 200 163 4p	42.931	1.333	G	163	2	4.549	1.796	1.446	5,9		405
Sedan A 200 d 150 4p	43.706	1.950	D	150	2	4.549	1.796	1.446	4,8		395
Sedan A 250e	51.704	1.333	G	218	2	4.549	1.797	1.411	0,9		405
Sedan A 35 AMG 306 4Matic+ 7G-DCT	65.758	1.991	G	306	4	4.549	1.797	1.411	7,7		405

Clase B	Euro NCAP: ★★★★★
180 136 Sp	41.506 1.333 G 136 2 4.419 1.796 1.562 5,6
180 d 116 Sp	43.206 1.461 D 116 2 4.419 1.796 1.562 4,2
200 163 Sp	43.931 1.333 G 163 2 4.419 1.796 1.562 5,6
200 d 150 Sp	43.681 1.950 D 150 2 4.419 1.796 1.562 4,4
220 d 190 Sp	51.506 1.950 D 190 2 4.419 1.796 1.567 4,4
250e	49.529 1.333 G 218 2 4.419 1.796 1.567 0,9

Clase C	Euro NCAP: ★★★★★
C 200 Berlina	51.870 1.495 G 204 2 4.751 1.820 1.437 6,4
C 200d Berlina	51.029 1.992 D 163 2 4.751 1.820 1.437 4,6
C 220d Berlina	53.501 1.992 D 200 2 4.751 1.820 1.437 4,6
C 220d Berlina 4Matic	56.021 1.992 D 200 4 4.751 1.820 1.437 4,8
C 300 Berlina	58.067 1.998 G 258 2 4.751 1.820 1.437 6,7
C 300d Berlina	63.868 1.992 D 265 2 4.751 1.820 1.437 5,1
C 300d e Berlina	68.748 1.993 D 313 2 4.751 1.820 1.437 0,4
C 300d e Berlina 4Matic	71.248 1.993 D 313 4 4.751 1.820 1.437 0,4
C 300e Berlina	63.127 1.998 H 313 2 4.751 1.820 1.437 0,6
C 43 AMG Berlina 4Matic	91.684 1.991 G 408 4 4.751 1.820 1.437 8,7
AMG C 63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882 1.991 H 680 4 4.751 1.820 1.437 6,9
C 200d Estate	52.695 1.495 D 163 2 4.751 1.820 1.454 6,4
C 200 Estate	53.519 1.495 G 204 2 4.751 1.820 1.454 6,4
C 220d Estate	54.983 1.992 D 200 2 4.751 1.820 1.454 5,1
C 300d Berlina	65.544 1.992 D 265 2 4.751 1.820 1.454 5,2
C 220d All-Terrain	59.687 1.992 D 200 2 4.755 1.841 1.494 4,9

CLE	Euro NCAP: ★★★★★
CLE Coupé 200	62.453 1.999 G 204 2 4.850 1.860 1.428 6,4

Clase E	Euro NCAP: ★★★★★
E 200d	52.325 1.950 D 160 2 4.935 1.852 1.460 4,9
E 220d	53.500 1.950 D 194 2 4.935 1.852 1.460 4,7
E200	54.075 1.991 G 197 2 4.935 1.852 1.460 7,1
E 300	61.600 1.991 G 258 2 4.935 1.852 1.460 7,2
E 300e	63.900 1.991 G 320 2 4.935 1.852 1.460 1,5
E 300 de	65.150 1.950 D 306 2 4.935 1.852 1.460 1,3
E 220d Estate	56.450 1.950 D 194 2 4.945 1.852 1.460 5,6
E200 Estate	57.025 1.991 G 197 2 4.945 1.852 1.460 7,5
E 220d Estate 4Matic	59.800 1.950 D 194 4 4.945 1.852 1.460 5,8
E 300 Estate	64.550 1.991 G 258 2 4.945 1.852 1.460 7,6
E 300e Estate	66.725 1.991 G 320 2 4.945 1.852 1.460 1,7
E 300 de Estate	67.980 1.950 D 306 2 4.945 1.852 1.460 1,3
Cabrio E 220 d 194	68.425 1.950 D 194 2 4.835 1.860 1.428 5,6
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420 1.950 D 194 4 4.835 1.860 1.428 5,8
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575 2.925 D 330 4 4.835 1.860 1.437 6,9
Cabrio E 450 4Matic	88.575 3.000 G 367 4 4.835 1.860 1.428 8,5
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400 2.999 G 435 4 4.842 1.860 1.428 9,3
Coupe E 220 d 194	60.825 1.950 D 194 2 4.835 1.860 1.428 5,3
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825 1.950 D 194 4 4.835 1.860 1.428 5,6
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525 2.925 D 330 4 4.835 1.860 1.437 6,7
Coupe E 450 4Matic	80.576 3.000 G 367 4 4.835 1.860 1.428 8,2

Clase G	Euro NCAP: N.D.
G 450 d 5p Aut.	148.675 2.989 D 367 4 4.825 1.984 1.969 8,8
G 500 5p Aut.	159.650 3.000 G 449 4 4.825 1.931 1.969 11,1
G 580 con tecnología EQ Edition One	196.221 - E 587 4 4.624 1.931 1.969 28,9
G 63 AMG Aut.	219.300 3.982 G 585 4 4.873 1.984 1.966 15,11

Clase S	Euro NCAP: N.D.
S 350 d	112.698 2.925 D 313 2 5.179 1.921 1.503 6,0
S 350 d 4Matic	123.885 2.925 D 313 4 5.179 1.921 1.503 6,3
S 450 d 4Matic	127.344 2.925 D 367 4 5.179 1.921 1.503 6,3
S 500 4Matic	149.693 3.000 G 449 4 5.179 1.921 1.503 8,4
S 580 e L	158.252 3.000 H 510 2 5.289 1.921 1.503 0,6
S 63 E Performance AMG	246.254 3.982 H 802 4 5.336 1.921 1.516 4,4

Clase V	Euro NCAP: N.D.
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176 1.950 D 163 2 4.895 1.928 1.880 6
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826 1.950 D 163 2 5.370 1.928 1.880 6
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001 1.950 D 163 2 5.140 1.928 1.880 6
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653 1.950 D 190 2 4.895 1.928 1.880 5,9
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302 1.950 D 190 2 5.370 1.928 1.880 5,9
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742 1.950 D 239 2 4.895 1.928 1.880 5,9
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389 1.950 D 239 2 5.370 1.928 1.880 5,9

EQ4	Euro NCAP: N.D.
250	55.533 - E 190 2 4.463 1.834 1.620 17,9
250+	57.031 - E 190 2 4.463 1.834 1.620 17,9
300 4Matic	59.539 - E 228 4 4.463 1.83

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
GLE Coupé	Euro NCAP: N.D.										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9		655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6		655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.993	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6		510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.979	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8		510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3		655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5		655

Clase GLS Euro NCAP: N.D.



GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4		355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2		355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8		355
GLS AMG 63 4Matic+	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7		355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1		520

Marco Polo Euro NCAP: N.D.

220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1		830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1		670
Activity 170 d iD 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7		670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6		670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6		830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5		670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5		670

SL Euro NCAP: N.D.

AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9		240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7		240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9		240

AMG GT COUPÉ Euro NCAP: N.D.

AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1		321
-------------------------	---------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	------	--	-----

MG

3 Euro NCAP: N.D.

MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-		241

ZS Euro NCAP: N.D.

1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.5 VTI-tech Luxury	17.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Comfort	17.990	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
1.0 T-GDI Luxury	19.950	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	6,6		448
1.0 T-GDI Automático Luxury	20.900	999	G	111	2	4.323	1.809	1.653	7,2		448
EV Comfort	32.490	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
EV Luxury	34.290	-	E	143	2	4.314	1.809	1.644	-		448
Hybrid+ Comfort	22.990	1.498	G	194	2	4.430	1.818	1.635	5		443
Hybrid+ Luxury	25.990	1.498	G	194	2	4.430	1.818	1.635	5		443

HS Euro NCAP: N.D.

1.5 Turbo Comfort	23.440	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Comfort Aut.	25.440	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,7		463
1.5 Turbo Luxury	25.740	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,4		463
1.5 Turbo Luxury Aut.	27.740	1.490	G	162	2	4.610	1.876	1.685	7,7		463
BHS Plug-In Hybrid Comfort	32.440	1.490	H	258	2	4.610	1.876	1.685	1,8		463
BHS Plug-In Hybrid Luxury	34.640	1.490	H	258	2	4.610	1.876	1.685	1,8		463

HS 2025 Euro NCAP: N.D.

HS Plug-In Hybrid Comfort	35.780	1.500	H	339	2	4.670	1.890	1.663	0,6		441
HS Plug-In Hybrid Luxury	38.780	1.500	H	339	2	4.670	1.890	1.663	0,6		441

4 ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Standard 51 kWh	29.490	-	E	170	2	4.287	1.836	1.504	17		363
Comfort 64 kWh	33.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16		363
Luxury 64 kWh	35.490	-	E	204	2	4.287	1.836	1.504	16,6		350
Long Range 77 kWh	39.580	-	E	245	2	4.287	1.836	1.504	16,5		363
XPower 64 kWh	40.980	-	E	435	2	4.287	1.836	1.504	18,7		363

5 ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Comfort Standard	34.290	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Comfort Long	37.490	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Standard	35.790	-	E	177	2	4.600	1.818	1.521	-		479
Luxury Long	38.990	-	E	156	2	4.600	1.818	1.521	-		479

Marvel R ELECTRIC Euro NCAP: N.D.

Comfort	41.500	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Luxury	46.000	-	E	180	2	4.674	1.919	1.613	-		507
Performance AWD	49.500	-	E	290	4	4.674	1.919	1.613	-		357

Cyberster Euro NCAP: N.D.

Trophy Single Motor	63.590	-	E	340	2	4.535	1.913	1.329	16,7		249
---------------------	--------	---	---	-----	---	-------	-------	-------	------	--	-----

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
Trophy Single Motor	68.590	-	E	510	4	4.535	1.913	1.329	19,1		249

MINI

Cabrio Euro NCAP: N.D.

Cooper Aut.	36.750	1.499	G	136	2	3.863	1.727	1.415	5,2		215
Cooper S Aut.	38.849	1.998	G	178	2	3.876	1.727	1.415	5,6		215
John Cooper Works Aut.	52.724	1.998	G	231	2	3.872	1.727	1.415	6,2		160
Cooper SE Cabrio	61.000	-	E	184	2	3.863	1.727	1.415	-		215

Clubman Euro NCAP: N.D.

Cooper 1.5 136 6p Aut.	38.299	1.499	G	136	2	4.253	1.800	1.441	5,3		360
Cooper D 2.0D 150 6p Aut.	38.349	1.995	D	150	2	4.266	1.800	1.441	4,2		360
Cooper S 2.0 192 6p Aut.	38.450	1.998	G	192	2	4.266	1.800	1.441	5,5		360
John Cooper Works ALL4 Aut.	55.000	1.998	G	306	4	4.266	1.800	1.441	8,1		360

Countryman Euro NCAP: N.D.

C Essential	39.400	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Classic	41.925	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,1		450
C Favoured	46.114	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,2		450
C John Cooper Works	48.234	1.499	G	170	2	4.444	1.843	1.661	6,3		450
S ALL4 Essential	48.136	1.998	G	218	2	4.444	1.843	1.661	6,5		450
John Cooper Works ALL4	59.400	1.998	G	300	4	4.447	1.843	1.645	7,8		450
E Essential	45.000	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Classic	47.440	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	15,7		460
E Favoured	51.110	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,1		460
E John Cooper Works	53.150	-	E	204	2	4.444	1.843	1.661	16,4		460
SE ALL4 Essential	50.800	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	16,8		460
SE ALL4 John Cooper Works	59.150	-	E	313	4	4.444	1.843	1.661	17,5		460

MINI 3p Euro NCAP: N.D.



Cooper C 3p Essential	29.900	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Classic	32.384	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	5,9		210
Cooper C 3p Favoured	35.886	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6		210
Cooper C 3p John Cooper Works	39.160	1.499	G	156	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p Essential	33.900	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,1		210
Cooper S 3p Classic	36.384	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,2		210
Cooper S 3p John Cooper Works	43.160	1.998	G	204	2	3.876	1.744	1.432	6,4		210
Cooper E 3p Essential	34.800	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Classic	40.000	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p Favoured	42.700	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper E 3p John Cooper Works	43.710	-	E	184	2	3.876	1.744	1.432	13,8		210
Cooper SE 3p Essential	38.400	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Classic	45.180	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p Favoured	46.300	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210
Cooper SE 3p John Cooper Works	47.310	-	E	218	2	3.876	1.744	1.432	14,1		210

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Tekna	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna Premium	42.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 4x2 CVT Tekna Premium	44.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Design	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna Premium	44.960	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
e-Power 190 Acenta	36.700	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 N-Connecta	40.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 N-Design	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 Tekna	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 Tekna Premium	47.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	

X-Trail	Euro NCAP: N.D.
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,3 585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,5 485
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200 1.498 G 204 4 4.680 1.840 1.710 7,2 585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,3 585
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 585
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,5 485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150 1.498 G 204 4 4.680 1.840 1.710 7,2 585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,3 585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,5 485
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 585
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050 1.498 G 204 4 4.680 1.840 1.710 7,2 585
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,3 585
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850 1.498 G 163 2 4.680 1.840 1.710 7,1 485
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250 1.498 G 213 4 4.680 1.840 1.710 6,5 485

OMODA omodaoficial.es

5 Euro NCAP: ★★★★★



Comfort 1.6 TGDl	26.265	1.598	G	147	2	4.373	1.824	1.588	7	370	
Premium 1.6 TGDl	29.900	1.598	G	147	2	4.373	1.824	1.588	7	370	
EV Comfort 61 kWh	35.662	-	E	204	2	4.424	1.830	1.588	15,5	380	
EV Premium 61 kWh	39.900	-	E	204	2	4.424	1.830	1.588	15,5	380	

OPEL opeles

Astra	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 Turbo 110 Edition	26.100 1.199 G 110 2 4.374 1.860 1.441 5,2 422
1.2 Turbo 130 Edition	27.150 1.199 G 130 2 4.374 1.860 1.441 5,2 422
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650 1.199 G 130 2 4.374 1.860 1.441 5,2 422
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165 1.496 D 130 2 4.374 1.860 1.441 4,1 422
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450 1.199 G 130 2 4.374 1.860 1.441 5,4 422
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150 1.199 G 130 2 4.374 1.860 1.441 5,2 422
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723 1.496 D 130 2 4.374 1.860 1.441 4,1 422
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950 1.199 G 130 2 4.374 1.860 1.441 5,4 372
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000 1.598 G 180 2 4.374 1.860 1.441 1,0 -
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400 1.598 G 180 2 4.374 1.860 1.441 1,0 -
GS e PHEV 1.6 Turbo 225	40.900 1.598 G 225 2 4.374 1.860 1.441 1,1 352
Electric	39.690 - E 156 2 4.374 1.860 1.441 14,8 352

Corsa	Euro NCAP: ★★★★★
1.275 Edition Sp S/S	16.400 1.199 G 75 2 4.060 1.765 1.435 5,3 309
1.2T 100 Edition Sp S/S	17.800 1.199 G 100 2 4.060 1.765 1.435 5,1 309
1.2T 100 GS Sp S/S	20.000 1.199 G 100 2 4.060 1.765 1.435 5,1 309
Hybrid 100 Edition Sp S/S	20.450 1.199 G 100 2 4.060 1.765 1.435 4,5 309
Hybrid 100 GS Sp S/S	22.650 1.199 G 100 2 4.060 1.765 1.435 4,5 309
Hybrid 136 GS Sp S/S	23.850 1.199 G 130 2 4.060 1.765 1.435 4,6 309

Corsa-e	Euro NCAP: N.D.
BEV 50kWh 136 Edition Sp Aut.	31.390 - E 136 2 4.060 1.765 1.435 15,8 267
BEV 54kWh 156 GS Sp Aut.	34.790 - E 156 2 4.060 1.765 1.435 14,3 267

Mokka	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 Turbo 100 CV Edition	25.753 1.199 G 100 2 4.151 1.791 1.531 5,7 350
1.2 Turbo 130 CV GS	26.186 1.199 G 130 2 4.151 1.791 1.531 5,6 350
1.5 Diesel 110 CV GS	25.156 1.499 D 110 2 4.151 1.791 1.531 4,4 350
1.2 Turbo 130 CV GS AT8	31.914 1.199 G 130 2 4.151 1.791 1.531 6,0 350
Mokka-e GS	39.622 - E 136 2 4.151 1.791 1.531 17,4 310

Crossland	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 Turbo 110 Edition	19.400 1.199 G 110 2 4.217 1.765 1.605 5,8 410
1.2 Turbo 110 GS Line	19.900 1.199 G 110 2 4.217 1.765 1.605 5,8 410
1.5 D 110 Edition	20.000 1.499 D 110 2 4.217 1.765 1.605 4,5 410
1.5 D 110 GS Line	20.500 1.499 D 110 2 4.217 1.765 1.605 4,5 410
1.2 Turbo 130 GS Line	20.800 1.199 G 130 2 4.217 1.765 1.605 5,7 410

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 Turbo 130 Business Elegance	22.300	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	5,7	410	
1.2 Turbo 130 Business Elegance Aut.	23.600	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1	410	
1.5 D 120 Business Elegance Auto.	23.750	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9	410	
1.2 Turbo 130 Ultimate Aut.	25.100	1.199	G	130	2	4.217	1.765	1.605	6,1	410	
1.5 D 120 Ultimate Auto.	25.250	1.499	D	120	2	4.217	1.765	1.605	4,9	410	

Grandland Euro NCAP: ★★★★★



1.2T Hybrid Edition	33.900	1.199	G	130	2	4.650	1.905	1.661	5,5	550	
1.2T Hybrid GS	37.540	1.199	G	130	2	4.650	1.905	1.661	5,5	550	
Plug-In Hybrid Edition	43.350	1.598	H	194	2	4.650	1.905	1.661	0,8	550	
Plug-In Hybrid GS	46.990	1.598	H	194	2	4.650	1.905	1.661	0,8	550	
Electric 73 kWh Edition	44.350	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	16,9	550	
Electric 73 kWh GS	47.990	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	17	550	
Electric 82 kWh GS	48.990	-	E	213	2	4.650	1.905	1.661	17,8	550	

Frontera	Euro NCAP: N.D.
Electric Edition	24.500 - E 113 2 4.385 1.795 1.635 18,2 460
Electric GS	27.700 - E 113 2 4.385 1.795 1.635 18,3 460

PEUGEOT peugeot.es

208	Euro NCAP: ★★★★★
Active PureTech 75	18.350 1.199 G 75 2 4.055 1.745 1.430 5,4 309
Active PureTech 100	19.550 1.199 G 100 2 4.055 1.745 1.430 5 309
Allure PureTech 100	21.150 1.199 G 100 2 4.055 1.745 1.430 5,1 309
GT PureTech 100	23.450 1.199 G 100 2 4.055 1.745 1.430 5,2 309
Active Hybrid 100 e-DCS6	22.200 1.199 G 100 2 4.055 1.745 1.430 4,5 309
GT Hybrid 100 e-DCS6	23.800 1.199 G 100 2 4.055 1.745 1.430 4,6 309
GT Hybrid 136 e-DCS6	23.800 1.199 G 136 2 4.055 1.745 1.430 4,6 309

E-208	Euro NCAP: ★★★★★
Active 100 kW	33.750 - E 136 2 4.055 1.745 1.430 15,4 265
Allure 100 kW	35.550 - E 136 2 4.055 1.745 1.430 15,4 265
GT 100 kW	37.650 - E 136 2 4.055 1.745 1.430 16 265
Active 115 kW	38.650 - E 156 2 4.055 1.745 1.430 14,4 265

3008	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 PureTech 100 Active Sp S/S	24.990 1.199 G 100 2 4.300 1.770 1.530 5,4 434
1.2 PureTech 130 Allure Sp S/S EAT8	26.640 1.199 G 130 2 4.300 1.770 1.550 5,9 434
1.2 PureTech 130 GT Sp S/S EAT8	31.190 1.199 G 130 2 4.300 1.770 1.550 5,9 434
Hybrid 136 e-DCS6 Active Sp S/S EAT8	28.240 1.199 G 136 2 4.300 1.770 1.550 4,9 434
Hybrid 136 e-DCS6 Allure Sp S/S EAT8	29.890 1.199 G 136 2 4.300 1.770 1.550 4,9 434
Hybrid 136 e-DCS6 GT Sp S/S EAT8	31.990 1.199 G 136 2 4.300 1.770 1.550 4,9 434

e-2008	Euro NCAP: ★★★★★
136 50kWh Active Sp Aut.	37.990 - E 136 2 4.300 1.770 1.530 15,7 434
156 54kWh Active Sp Aut.	38.990 - E 156 2 4.300 1.770 1.530 15,6 434
156 54kWh Allure Sp Aut.	40.940 - E 156 2 4.300 1.770 1.530 15,4 434

3008 2024	Euro NCAP: N.D.
Hybrid 136 e-DCS6 Allure	37.160 1.199 G 136 2 4.542 1.895 1.641 5,5 520
Hybrid 136 e-DCS6 GT	41.660 1.199 G 136 2 4.542 1.895 1.641 5,5 520
Plug-In Hybrid Allure e-DC17	43.160 1.598 E 194 2 4.542 1.895 1.641 0,9 520
E-3008 213 CV	46.660 - E 213 2 4.542 1.895 1.641 16,7 520
E-3008 213 CV	51.660 - E 213 2 4.542 1.895 1.641 16,7 520

308	Euro NCAP: ★★★★★
e-308 First Edition	44.440 - E 156 2 4.367 1.852 1.465 15,1 -
PureTech 110 Active Pack	21.500 1.199 G 110 2 4.367 1.852 1.444 5,5 420
PureTech 130 Active Pack	22.800 1.199 G 130 2 4.367 1.852 1.444 5,5 420
BlueHDi 130 Active Pack	24.300 1.499 D 130 2 4.367 1.852 1.444 4,3 420
PureTech 130 EAT8 Active Pack	24.500 1.199 G 130 2 4.367 1.852 1.444 5,6 420
BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.000 1.499 D 130 2 4.367 1.852 1.444 4,5 420
PureTech 130 EAT8 Allure Pack	27.900 1.199 G 130 2 4.367 1.852 1.444 5,6 420
BlueHDi 130 EAT8 Allure Pack	29.400 1.499 D 130 2 4.367 1.852 1.444 4,5 420
PureTech 130 EAT8 GT Pack	32.200 1.199 G 130 2 4.367 1.852 1.444 5,8 420
Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.000 1.199 G 180 2 4.367 1.852 1.444 1,1 420
Hybrid 180 EAT8 GT Pack	38.400 1.199 G 180 2 4.367 1.852 1.444 1,1 420
Hybrid 225 EAT8 GT	39.900 1.199 G 220 2 4.367 1.852 1.444 1,2 420
SW PureTech 110 Active Pack	22.400 1.199 G 110 2 4.636 1.804 1.470 5,6 608
SW PureTech 130 Active Pack	23.700 1.199 G 130 2 4.636 1.804 1.470 5,6 608
SW BlueHDi 130 Active Pack	25.200 1.499 D 130 2 4.636 1.804 1.470 4,4 608
SW PureTech 130 EAT8 Active Pack	25.400 1.199 G 130 2 4.636 1.804 1.470 5,7 608
SW BlueHDi 130 EAT8 Active Pack	26.900 1.499 D 130 2 4.636 1.804 1.470 4,5 608
SW Hybrid 180 EAT8 Active Pack	33.900 1.199 G 180 2 4.636 1.804 1.470 1,1 420
SW Hybrid 180 EAT8 GT Pack	41.300 1.199 G 180 2 4.636 1.804 1.470 1,1 420
SW Hybrid 225 EAT8 GT Pack	42.800 1.199 G 220 2 4.636 1.804 1.470 1,2 420

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
408											

Euro NCAP: ★★★★★



1.2 PureTech 130 Allure Aut.	33.350	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 Allure Aut.	41.350	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
1.2 PureTech 130 GT Aut.	37.800	1.199	G	130	2	4.641	1.844	1.651	6,0		536
Plug-In Hybrid 180 GT Aut.	45.400	1.598	H	180	2	4.641	1.844	1.651	1,1		471
Plug-In Hybrid 225 GT Aut.	46.900	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
Plug-In Hybrid 225 First Edition Aut.	49.950	1.598	H	225	2	4.641	1.844	1.651	1,2		471
E-408 Allure	44.860	-	E	213	2	4.687	1.844	1.651	15,1		471
E-408 GT	47.670	-	E	213	2	4.687	1.844	1.651	15,1		471

MODELO		PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Boxster PDK		74.542	1.988	G 300	2	4.379	1.801	1.281	8,9		275	
Boxster T		81.681	1.988	G 300	2	4.379	1.801	1.264	9,4		275	
Boxster T PDK		85.394	1.988	G 300	2	4.379	1.801	1.264	8,9		275	
Boxster S		86.142	2.497	G 350	2	4.379	1.801	1.280	10,1		275	
Boxster S PDK		89.366	2.497	G 350	2	4.379	1.801	1.280	9,6		275	
GTS 4.0		102.112	3.996	G 400	2	4.391	1.801	1.262	10,9		270	
GTS 4.0 PDK		105.825	3.996	G 400	2	4.391	1.801	1.262	10,1		270	
Spyder		116.246	3.996	G 420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150	
Spyder PDK		119.470	3.996	G 420	2	4.391	1.801	1.262	10,9		150	

718 Cayman Euro NCAP: N.D.

Cayman		69.010	1.988	G 300	2	4.379	1.801	1.286	9,3		312	
Cayman PDK		72.234	1.988	G 300	2	4.379	1.801	1.295	8,9		312	
Cayman T		79.373	1.998	G 300	2	4.379	1.801	1.276	9,4		312	
Cayman T PDK		83.086	1.998	G 300	2	4.379	1.801	1.276	8,9		312	
Cayman S		83.835	2.497	G 350	2	4.379	1.801	1.284	10,1		312	
Cayman S PDK		87.059	2.497	G 350	2	4.379	1.801	1.284	9,6		312	
GTS 4.0		99.804	3.996	G 400	2	4.405	1.801	1.276	10,9		312	
GTS 4.0 PDK		103.517	3.996	G 400	2	4.405	1.801	1.276	10,1		312	
GT4		119.537	3.996	G 420	2	4.456	1.801	1.269	11,1		150	
GT4 PDK		122.761	3.996	G 420	2	4.456	1.801	1.269	10,7		150	
GT4 RS		167.262	3.996	G 500	2	4.456	1.822	1.267	13,2		125	

911 Euro NCAP: N.D.



Dakar		256.000	2.981	G 480	4	4.530	1.864	1.338	11,3		132	
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK		173.129	2.981	G 450	4	4.528	1.852	1.293	8,8		125	
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK		158.196	2.981	G 450	4	4.528	1.852	1.284	8,8		125	
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM		163.355	2.981	G 450	4	4.519	1.852	1.299	9		132	
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM		147.065	2.981	G 450	4	4.519	1.852	1.300	9		132	
Carrera Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM		136.748	2.981	G 385	2	4.519	1.852	1.297	10,1		132	
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/S PDK		128.002	2.981	G 385	2	4.519	1.852	1.298	9,9		132	
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK		164.712	2.981	G 450	2	4.528	1.852	1.291	8,8		125	
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM		154.395	2.981	G 450	2	4.519	1.852	1.299	9,1		132	
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM		138.105	2.981	G 450	2	4.519	1.852	1.300	8,9		132	
Carrera GTS Coupé		162.595	2.981	G 480	2	4.533	1.852	1.303	10,4		145	
Carrera GTS Coupé PDK		162.595	2.981	G 480	2	4.533	1.852	1.303	10,7		145	
Carrera 4 GTS Coupé		171.555	2.981	G 480	2	4.533	1.852	1.303	10,6		145	
Carrera 4 GTS Coupé PDK		171.555	2.981	G 480	2	4.533	1.852	1.303	10,8		145	
GT3 4.0 500 2p PDK		175.437	3.996	G 500	2	4.562	1.852	1.271	12,7		125	
GT3 RS 4.0 520 2p PDK		224.171	3.996	G 521	2	4.557	1.880	1.297	12,8		125	
Targa 4		147.608	2.981	G 385	4	4.519	1.852	1.297	10,5		132	
Targa 4S		165.255	2.981	G 450	4	4.519	1.852	1.299	10,4		132	
Turbo 3.8 540 2p PDK		203.401	3.800	G 540	4	4.507	1.880	1.297	9,1		115	
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK		218.334	3.800	G 540	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115	
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK		250.506	3.800	G 581	4	4.507	1.880	1.294	9,3		115	
Turbo S Coupé 3.8 600 PDK		249.963	3.800	G 600	4	4.535	1.900	1.303	12,0		128	

911 2025 Euro NCAP: N.D.

Carrera Coupé		149.302	2.981	G 394	2	4.542	1.852	1.338	10,1		135	
Carrera GTS Coupé		198.102	3.591	G 541	2	4.542	1.852	1.338	10,5		135	
Carrera GTS Coupé		207.444	3.591	G 541	4	4.542	1.852	1.338	10,5		135	

Cayenne Euro NCAP: ★★★★★

Cayenne		108.619	2.995	G 354	4	4.930	1.983	1.698	10,8		772	
Cayenne S		130.800	2.995	G 475	4	4.930	1.983	1.698	12,4		772	
Cayenne E-Hybrid		112.507	2.995	H 470	4	4.930	1.983	1.698	1,5		627	
Cayenne S E-Hybrid		122.265	2.995	H 519	4	4.930	1.983	1.698	1,4		627	
Cayenne Turbo E-Hybrid		182.419	2.995	H 740	4	4.930	1.983	1.698	1,7		621	

Macan Euro NCAP: ★★★★★



Macan		72.940	1.984	G 265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458	
Macan T		78.660	1.984	G 265	4	4.726	1.922	1.621	10,1		458	
Macan S		85.550	2.894	G 381	4	4.726	1.922	1.621	11,1		458	

MODELO		PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Macan GTS		104.515	2.894	G 441	4	4.726	1.922	1.621	11,3		458	

Macan EV Euro NCAP: N.D.

4		85.382	-	E 408	4	4.784	1.938	1.622	17,9		624	
Turbo		116.914	-	E 639	4	4.784	1.938	1.622	18,8		564	

Panamera Euro NCAP: N.D.

Panamera		108.339	2.894	G 330	2	5.049	1.937	1.423	10,2		495	
Panamera 4		112.954	2.894	G 330	4	5.049	1.937	1.423	10,4		495	
Panamera 4 E-Hybrid		116.411	2.894	G 462	4	5.049	1.937	1.423	2,0		403	
Panamera 4S E-Hybrid		133.593	2.894	G 560	4	5.049	1.937	1.423	2,2		403	
Panamera 4S		136.303	2.894	G 441	4	5.049	1.937	1.423	10,3		495	
Panamera GTS		161.688	3.996	G 480	4	5.053	1.937	1.417	12,1		495	
Panamera Turbo S E-Hybrid		194.819	3.996	G 571	4	5.049	1.937	1.423	2,7		403	
Panamera Turbo S		211.780	3.996	G 630	4	5.049	1.937	1.427	12,8		467	

Taycan Euro NCAP: N.D.

Taycan		105.682	-	E 408	2	4.963	1.966	1.395	16,7		491	
batería Performance Plus		111.503	-	E 435	2	4.963	1.966	1.395	17		491	
4S		125.196	-	E 544	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491	
4S batería Performance Plus		130.811	-	E 571	4	4.963	1.966	1.379	17,6		491	
Turbo		181.177	-	E 884	4	4.963	1.966	1.381	17,8		450	
Turbo S		217.106	-	E 952	4	4.963	1.966	1.378	17,8		450	
Turbo GT		248.685	-	E1033	4	4.963	1.966	1.378	24,2		410	
4 Cross Turismo		98.100	-	E 476	4	4.974	1.967	1.409	22,4		530	
4S Cross Turismo		114.508	-	E 571	4	4.974	1.967	1.409	22,6		530	
Turbo Cross Turismo		157.826	-	E 680	4	4.974	1.967	1.409	22,3		489	
Turbo S Cross Turismo		191.706	-	E 761	4	4.974	1.967	1.409	24,4		489	

RANGE ROVER

landrover.es

Range Rover Euro NCAP: ★★★★★

SWB P440e PHEV SE		140.950	2.996	G 441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575	
SWB P510e PHEV HSE		157.900	2.996	G 510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575	
SWB P510e PHEV SV		209.150	2.996	G 510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575	
SWB D300 MHEV SE		140.950	2.997	D 300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575	
SWB D350 MHEV SE		166.450	2.997	D 351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575	
SWB P530 SE		177.500	4.395	G 530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575	
LWB P440e PHEV HSE		153.350	2.996	G 441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713	
LWB D350 MHEV HSE		170.650	2.997	D 351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713	
LWB P530 HSE		181.700	4.395	G 530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713	
LWB P530 HSE 7 asientos		185.050	4.395	G 530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713	

Range Rover Evoque Euro NCAP: ★★★★★

2.0 D165 FWD MHEV Sp		45.150	1.999	G 163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472	
2.0 D165 AWD MHEV Sp Auto.		51.000	1.999	G 163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472	
2.0 P160 FWD MHEV Sp Aut.		45.550	1.997	D 160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472	
2.0 P300 AWD MHEV Sp Aut. HST		81.200	1.997	G 300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472	

Range Rover Sport Euro NCAP: N.D.

D250 Sport SE		103.050	2.996	D 250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450	
D300 Sport SE		107.250	2.996	D 300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450	
P440e Sport S		102.700	2.996	H 440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450	
P510e First Edition		145.500	2.996	H 510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450	
SV		237.000	4.395	G 635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450	

Range Rover Velar Euro NCAP: ★★★★★

D200 MHEV 4WD Auto		71.000	1.997	D 204	4	4.803	2.032
--------------------	--	--------	-------	-------	---	-------	-------

SUSCRÍBETE POR 1 AÑO

coches PRUEBA ECO: FORD EXPLORER EV RANGO EXTENDIDO RWD - Ahora eléctrico y compacto

Altadania

coches

PRUEBA ECO **BMW X3 20d xDrive** 198 CV 5,8 l/100 km **MÁS GRANDE Y TECNOLÓGICO**

COMPARATIVA **MERCEDES-BENZ A 200 D VS. AUDI A3 SPORTBACK 35 TDI S TRONIC** 150 CV vs. 150 CV. El diésel sigue dando mucho juego. 4,9 l/100 km vs. 5,1 l/100 km

DOSSIER NOVEDADES 2025 De todo y para todos

AUDI A6 e-tron **BMW SERIE 5 TOURING** **DACIA BIGSTER**

EBRO S700 **KIA EV3** **MERCEDES-BENZ CLA**

AVANCE **AUDI Q5 SPORTBACK** Gasolina, diésel y PHEV **nuevo**

COMPARATIVA ECO **TESLA MODEL Y TRACCIÓN TRASERA VS. AUDI Q4 e-tron 45 e-tron** 299 CV vs. 286 CV. EL AMERICANO, SIEMPRE UN HUESO DURO DE ROER. Autonomía 455 km vs. Autonomía 553 km

CON LA GUÍA DE PRECIOS MÁS COMPLETA

12 REVISTAS AL PRECIO DE 10

45 €

Nº 265 • 4,50€

8 413042 090786

Una publicación de **GRUPOV** www.grupov.es

suscripciones@grupov.es o llama al 91 662 21 37

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 S2 MHEV	21.800	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S2 AUT. MHEV	23.300	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265
1.2 S2 4WD S2 MHEV	23.300	1.197	G	83	4	3.860	1.735	1.495	4,9		265
1.2 S3 MHEV	22.700	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,4		265
1.2 S3 AUT. MHEV	24.200	1.197	G	83	2	3.860	1.735	1.495	4,7		265

Vitara Euro NCAP: ★★★★★

1.4T GLE Mild Hybrid	23.740	1.373	G	129	2	4.175	1.775	1.610	5,7		375
1.4T GLE 4WD Mild Hybrid	25.540	1.373	G	129	4	4.175	1.775	1.610	6,2		375
1.4T GLE Strong Hybrid AGS	27.825	1.462	G	116	2	4.175	1.775	1.610	5,3		289
1.4T GLE Strong Hybrid AGS 4x4	29.695	1.462	G	116	4	4.175	1.775	1.610	5,8		289

Across Euro NCAP: ★★★★★

2.5 PHEV GLX AWD	53.700	2.487	G	306	2	4.635	1.855	1.690	1,0		490
------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	--	-----

Swace Euro NCAP: ★★★★★

1.8 Hybrid GLE	23.545	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596
1.8 Hybrid GLX	25.350	1.798	G	122	2	4.655	1.790	1.460	4,5		596

SWM

swmmotors.es

GO1 Euro NCAP: ★★★

F Luxury	25.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	8,0		570
F Premium AT	28.095	1.499	G	131	2	4.670	1.855	1.740	9,3		570

TESLA

teslamotor.es

Model 3 Euro NCAP: N.D.

Standard 4p	39.990	-	E	238	4	4.694	1.849	1.443	-		340
Gran Autonomía doble motor 4p	49.990	-	E	351	4	4.694	1.849	1.443	-		425
Performance doble motor 4p	53.990	-	E	462	4	4.694	1.849	1.443	-		425

Model Y Euro NCAP: ★★★★★

Tracción trasera	46.490	-	E	325	2	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. gran auton.	53.400	-	E	351	4	4.751	1.921	1.624	-		971
Tracción int. Performance	59.990	-	E	480	4	4.751	1.921	1.624	-		971

Model S Euro NCAP: ★★★★★

Gran autonomía doble motor Sp Aut.	114.990	-	E	670	4	5.021	1.987	1.431	-		798
Performance Plaid Sp Aut.	139.990	-	E	1020	4	5.021	1.987	1.431	-		798

Model X Euro NCAP: N.D.

Gran Autonomía Sp Aut.	123.990	-	E	670	4	5.057	1.999	1.680	-		1273
Performance Ludicrous Sp Aut.	143.990	-	E	1020	4	5.057	1.999	1.680	-		1141

TOYOTA

toyota.es

Aygo X Cross Euro NCAP: ★★★★★

Limited Edition	17.000	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,7		231
Limited Edition S-CVT	18.250	998	G	72	2	3.700	1.740	1.510	4,8		231

Camry

Hybrid 2.5 218 Business 4p S/S CVT	36.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524
Hybrid 2.5 218 Luxury 4p S/S CVT	40.500	2.487	H	218	2	4.885	1.840	1.445	5,5		524

C-HR Euro NCAP: N.D.

140H Active	31.750	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
140H Advance	32.500	1.798	H	140	2	4.360	1.830	1.558	4,7		388
200H Advance	35.000	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport	38.500	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport AWD-i	40.500	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
200H GR Sport Premiere Edition	43.900	1.987	H	196	2	4.360	1.830	1.558	4,8		364
200H GR Sport Premiere Ed. AWD-i	45.900	1.987	H	196	4	4.360	1.830	1.558	5,1		364
220PH Advance	43.000	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		310
220PH GR Sport Premiere Edition	48.150	1.987	H	223	4	4.360	1.830	1.558	0,9		3102

Corolla Euro NCAP: N.D.

Hatchback 140H Active Plus	24.200	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H GR Sport	27.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Business	28.350	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 140H Style Plus	29.300	1.798	H	140	2	4.370	1.790	1.435	4,5		361
Hatchback 200 GR Sport	29.300	1.798	H	200	2	4.370	1.790	1.435	5,0		361
Sedan 140H Style	25.650	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Sedan 140H Eco	29.350	1.798	H	140	2	4.630	1.775	1.435	4,5		529
Touring Sports 140H Active Plus	25.800	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H Style	27.050	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 140H GR Sport	28.900	1.798	H	140	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H Style	29.050	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598
Touring Sports 200H GR Sport	30.900	1.798	H	200	2	4.653	1.790	1.435	4,6		598

Corolla Cross Euro NCAP: N.D.

Style 1.8 Hybrid	36.500	1.798	H	140	2	4.460	1.825	1.620	4,9		414
Style Plus 2.0 Hybrid	41.600	1.987	H	196	2	4.460	1.825	1.620	5		414

GR Supra

Euro NCAP: N.D.



Pure 2.0 Turbo Aut.	59.550	1.998	G	258	2	4.379	1.854	1.292	7,3		290
3.0 Turbo Performance Manual	71.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290
3.0 Turbo Limited Manual	74.550	2.998	G	340	2	4.379	1.854	1.292	8,1		290

Land Cruiser

Euro NCAP: N.D.

2.8 180D GX Sp	43.100	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		621
2.8 180D VX Sp Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-		553

Prius

Euro NCAP: ★★★★★

Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3		354

Proace

Euro NCAP: ★★★★★

Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-		180
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plz Aut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F.L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-		550
Verso F.L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-		550

RAV4

Euro NCAP: ★★★★★

220H 218 Business Sp S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-		580
220H 222 Business 4x4 Sp e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-		580
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0		520

Highlander

Euro NCAP: N.D.

Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0		579
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2		579

bZ4X

Euro NCAP: N.D.



Advance 4X2	34.500	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	14,4		452
Style 4X2	42.000	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	14,7		452
Luxury 4X4	49.000	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	17,9		452

Yaris

Euro NCAP: ★★★★★

125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0		286
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
120 H Business Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9		286
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2		286
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5		174
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogier LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174
GR Yaris 2024 RZ M. 4x4 Ravanperä LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7		174

Yaris Cross

Euro NCAP: ★★★★★

120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6		390
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0		390

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	-------------	--------------------

Polo Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5	351
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6	351
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351

Taigo Euro NCAP: N.D.

1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5	438
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9	438
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0	438
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1	438

T-Cross Euro NCAP: N.D.

1.0 TSI 95 Sp S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 95 Sp S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 95 Sp S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 115 Life Sp S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 115 Más Sp S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385
1.0 TSI 115 Life Sp S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 115 Más Sp S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385
1.0 TSI 150 R-Line Sp S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9	385

T-Roc Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0	445
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	4,6	445
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0	445
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8	445
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-	284

Tiguan Euro NCAP: ★★★★★

1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1	652
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4	652
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	D	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3	652
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	D	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4	652
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	D	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6	652
2.0 TDI 193 DSG 4Motion R-Line	52.700	1.968	D	193	4	4.539	1.839	1.660	5,6	652
1.5 TSI e-Hybrid 204 DSG Más	53.995	1.498	H	204	2	4.539	1.839	1.660	0,5	490
1.5 TSI e-Hybrid 272 DSG R-Line	57.030	1.498	H	272	2	4.539	1.839	1.660	0,5	490

Touareg Euro NCAP: N.D.

3.0 TDI V6 231 Premium 4M Sp tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810
-----------------------------------	--------	-------	---	-----	---	-------	-------	-------	-----	-----

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	-------------	--------------------

3.0 TDI V6 231 Pure 4M Sp tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810
3.0 TDI V6 286 Premium 4M Sp tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810
3.0 TSI V6 340 R-Line 4M Sp tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9	810
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M Sp tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4	810
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7	610
R 3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8	610

Amarok Euro NCAP: N.D.

2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6	-
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9	-
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1	-

Touran Euro NCAP: ★★★★★

1.0 TSI 115 Edition Sp	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6	743
1.5 TSI EVO 150 Advance Sp	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137
1.5 TSI EVO 150 Advance Sp DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137
1.5 TSI EVO 150 Sport Sp	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137
1.5 TSI EVO 150 Sport Sp DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137
1.6 TDI CR 115 BMT Advance Sp	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
1.6 TDI CR 115 BMT Advance Sp DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport Sp	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
1.6 TDI CR 115 BMT Sport Sp DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743
1.6 TDI CR 115 Edition Sp	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance Sp	33.955	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743
2.0 TDI CR 150 BMT Advance Sp DSG6	37.445	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9	743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport Sp	37.415	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743
2.0 TDI CR 150 BMT Sport Sp DSG7	41.190	1.968	D	150	2	4.527	1.829	1.659	4,9	743
2.0 TDI CR 190 BMT Sport Sp DSG6	43.420	1.968	D	190	2	4.527	1.829	1.659	4,8	743

VOLVO

volvo.es

EX30

Euro NCAP: N.D.



Single Motor	36.770	-	E	272	2	4.233	1.837	1.555	16,7	325
Single Motor Extended Range	42.034	-	E	272	2	4.233	1.837	1.555	15,7	325
Twin Motor	48.265	-	E	428	4	4.233	1.837	1.555	16,3	325

XC90 Euro NCAP: N.D.

B5 AWD Core	81.200	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,5	680
B5 AWD Plus	86.038	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,7	680
B5 AWD Ultra	92.183	1.967	H	250	4	4.953	1.923	1.767	8,7	680
T8 AWD Core	91.150	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,2	640
T8 AWD Plus	95.627	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,3	640
T8 AWD Ultra	100.104	1.969	H	455	4	4.953	1.923	1.767	1,3	640

EX90 Euro NCAP: N.D.

Twin Ultra	104.895	-	E	408	4	5.037	1.964	1.747	20,9	692
Twin Performance Ultra	109.900	-	E	517	4	5.037	1.964	1.747	21,1	692

EC40 Euro NCAP: ★★★★★

Recharge Single Core	44.600	-	E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2	444
Recharge Twin Plus	52.880	-	E	408	4	4.440	1.873	1.591	21	444

C40 Euro NCAP: ★★★★★

Recharge Single Core	48.884	-	E	231	4	4.440	1.873	1.591	18,2	444
Recharge Twin Plus	57.343	-	E	408	4	4.440	1.873	1.591	21	444

S60 Euro NCAP: ★★★★★

B4 Gasolina Aut. Momentum Pro	43.200	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.431	6,4	442
B5 Gasolina Aut. Momentum Pro	46.350	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.431	6,4	442
T6 Recharge AWD Inscription Expression	55.750	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
T6 Recharge AWD Inscription	58.470	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
T8 Recharge AWD Inscription Expression	58.750	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.431	1,5	391
Polestar Engineered T8 Twin Engine	69.170	1.969	G	405	4	4.761	1.850	1.431	1,9	390

S90 Euro NCAP: ★★★★★

B4 190 Momentum Pro Aut.	53.150	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B4 190 Inscription Aut.	57.111	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B5 Momentum Pro Aut.	57.650	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B4 R-Design Aut.	58.054	1.969	D	197	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
B5 Inscription Aut.	62.550	1.969	D	250	2	4.963	1.879	1.443	5,9	500
T8 Twin AWD Recharge Inscription Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8	500
T8 Twin AWD Recharge R-Design Exp.	70.950	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8	500
T8 Twin AWD Recharge Inscription	74.640	1.969	G	392	4	4.963	1.879	1.443	1,8	500

V60 Euro NCAP: ★★★★★

B3 Gasolina Momentum Core	41.550	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,8	529
B4 Gasolina Momentum	44.950	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7	529
B4 Diesel Momentum Core	45.675	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,4	529
B4 Gasolina Momentum Pro	47.088	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,7	529

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETADGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	------------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	-------------	--------------------



B5 Gasolina Momentum	48.100	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B3 Gasolina Inscription	48.655	1.969	G	163	2	4.761	1.850	1.427	6,9		529
B4 Gasolina Inscription	50.986	1.969	G	197	2	4.761	1.850	1.427	6,8		529
B5 Gasolina Inscription	53.193	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,0		529
T6 Recharge AWD Inscription Express.	55.450	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design Express.	57.145	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD Inscription Express.	58.450	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD Inscription	59.685	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,8		529
T6 Recharge AWD R-Design	59.988	1.969	G	341	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design Express.	60.144	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
T8 Recharge AWD R-Design	62.987	1.969	G	392	4	4.761	1.850	1.427	1,9		529
Cross Country B4 Diesel AWD	51.020	1.969	D	211	2	4.761	1.850	1.427	5,9		529
Cross Country B5 Gasolina AWD	54.458	1.969	G	250	2	4.761	1.850	1.427	7,5		529

TU REVISTA DE **motos**

Nº 124 || FEBRERO 2025

motos

2000

PRUEBA BMW F800GS
**SI, ES UNA
TRAIL**

PRUEBA
DUCATI
DESERTX
RAILY
**INSUPERABLE
EN OFF-ROAD**

CONTACTO
HONDA NT 1100 DCT

**SÚPER
GUÍA
PRECIOS
2025**
MAS DE
700
MODELOS
EN DETALLE



CONTACTO
MITT
GT-K
**FÁCIL
Y ACCESIBLE
EN TODO**

**YAMAHA
R9**

**DOSSIER
NOVEDADES
2025 (II)**

**TRIUMPH
TIGER
SPORT 800**

**QJ MOTOR
SRK800**

**PIAGGIO
MP3 310**

PRUEBA
MOTO GUZZI
V85 TT

**OBRAS SON
AMORES**

PRUEBA
KTM 1390
SUPERDUKE R EVO
**REBELDE
IRRACIONAL**

PRUEBA
MOTO MORINI
SEIEMMEZZO
**NOBLE
Y LEAL**



Nuevo Nissan Juke

Desafiando lo establecido



Consumo combinado WLTP: 4,7 – 4,9 l/100km. Emisiones CO₂ WLTP: 107 – 109 g/km.*





DA ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO ASESORAMIENTO
GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA GRUPA CONEJERÍA

o de pasdel Grupo de pasdel Grupo de pasdel Grupo

o,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio

gatorio,ano@engatorio,ano@engatorio,ano@engatorio